# Der Eisenbahnkrieg.

Taktische Studie

von

J. E. Laßmann,
Premier-Lieutenant im königl. preuß. Infant.-Regt. Nr. 82.

Berlin, 1867.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn.
Königliche Hofbuchhandlung.
(Kochstraße No. 69.)

# Inhaltsverzeichniß.

## Einleitung.

# Einleitung.

§. 1. **Werth der Eisenbahnen für den Krieg.** Es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn man noch seit dem letzten Kriege in Deutschland und dem 4jährigen Bürgerkriege in Amerika die militärische Wichtigkeit der Eisenbahnen beweisen wollte, da diese Frage durch die Praxis glänzend zu Gunsten der Eisenbahnen entschieden ist. Amerikaner und Preußen haben in ihren letzten Kriegen in richtiger Erkenntniß der Schienenwege vollständige Eisenbahnbau-Corps errichtet, und dieselben als höchst segensreich sich bewiesen (s. österr. Milit. Ztschr. von Streffleur, Jahrg. 1865, 5. Heft, und weiter unten §. 40, 41). Es soll im Vorliegenden auch nicht darüber gesprochen werden, in welcher Weise das Eisenbahnnetz eines Landes für alle Fälle gegen feindliche Angriffe durch Festungen größerer und kleinerer Art gesichert werden kann, da dies eine Sache der höheren Strategie und der allgemeinen Landesvertheidigungs-Maßregeln ist, und nicht in das Gebiet der Taktik gehört, von der hier allein die Rede sein soll. Die Absicht bei Abfassung dieser Zeilen ist nur, zu versuchen, eine Lücke in der durch die allgemeine Benutzung der Eisenbahnen zu kriegerischen Zwecken erweiterten Lehre vom kleinen Kriege zu beleuchten und zu erforschen, in welcher Weise am zweckmäßigsten der Kampf für und gegen eine bestimmte Eisenbahn neben den übrigen kriegerischen Begebenheiten eines Kriegstheaters zu führen ist. Den strategischen Werth der Eisenbahnen bezweifelt Niemand mehr, aber über den Werth derselben zu taktischen Zwecken giebt es noch ein arges Schwanken in den Meinungen. Der große amerikanische Krieg giebt uns auch hierüber treffliche Lehren (s. u. Sherman's Zug 2c.). Da die Gangbarkeit des dortigen Kriegsschauplatzes — etwa dreimal so groß als das Gebiet des ehemaligen

deutschen Bundes — namentlich im mittleren, westlichen und südlichen Theil sehr beschränkt war, so mußten bei dem Mangel an Straßen und Chausseen fast nur die Eisenbahnen die Communicationen zwischen den Heeren vermitteln. Indessen nicht nur die militärischen Vortheile der Bahnen machen sie zu Gegenständen der kriegerischen Betrachtungen und Handlungen, sondern vorzugsweise auch die Rücksicht auf den Werth der Schienenwege für Handel und den allgemeinen Verkehr, dessen Hauptadern jetzt die Eisenstraßen sind; denn ein Schlag, der die Handelsinteressen und die Abzugscanäle der Märkte trifft, ist jedesmal auch ein Schlag für Staat und Heer, das ohne reiche Geldquellen des Landes rasch gelähmt ist. Das Heer muß daher die Bahnen schützen und sie vor Zerstörung durch Feindes Hand bewahren. Daß hierzu noch die rein militärischen Interessen der Schienenwege kommen, indem sie brauchbare strategische und taktische Hülfsmittel abgeben, dieser Umstand fordert um so mehr zu dem Nachdenken auf, wie die Bahnen gegen Anfälle von entsendeten feindlichen Schaaren im Felde bewahrt, und andererseits, wie sie dem Gegner nutzlos gemacht werden können.

Wir wollen die militärischen Vortheile der Bahnen kurz aufführen:

1) Sie bilden wichtige strategische Linien, weil sie die kürzesten zwischen zwei Punkten sind, und zwar die kürzesten besonders wegen des raschen Fluges der Dampfwagen.

2) Sie machen bei dem Ausbruche eines Krieges eine möglichst rasche Zusammenziehung der Streitkräfte auf dem Kriegstheater ausführbar, wie sie in früheren Zeiten undenkbar war. Sie vereinigen rascher die Reserven mit dem Hauptheere oder bringen sie doch entschieden näher; ferner beschleunigen sie den Nachschub von Mensch und Thier, Munition, Lebensmitteln, Kleidung und Lazarethgegenständen.

3) Sie führen bei Eröffnung des Feldzuges oder in Vertheidigungsstellungen, z. B. längs eines Flusses, einer Küste ꝛc., die einzelnen Theile eines Heeres aus der ausgedehnten Stellung zum Gefecht schleuniger an einen Punkt zusammen.

4) Sie verknüpfen wichtige Festungen, indem sie durch die rasche Dampfkraft die trennenden Entfernungen verringern, und potenziren dadurch den Werth jeder einzelnen, da sie mehrere weit von einander entlegene gewissermaßen zu einer Festungsgruppe verbinden.

5) Sie ermöglichen die Anlage von Lazarethen in größeren Ent-

fernungen vom Gefechtsfeld und dem Kriegsschauplatz als bisher, und bewirken dadurch, daß die großen Lazarethe nicht mehr den Gefahren des Krieges ausgesetzt sind, die Kranken besser verpflegt werden können, und daß dem Staate und der Familie also Mancher erhalten wird, der bis dahin in dem Spitale in Folge der feindlichen Nähe und der dadurch hervorgerufenen Mängel aller Art seinen Leiden erlegen oder verkrüppelt wäre.

6) Sie befördern durch die mit ihnen vereinigten Telegraphenlinien eine blitzschnelle Ueberbringung von Nachrichten und Befehlen vom und zum Heere und abgelegenen, militärisch wichtigen Posten.

7) Sie erlauben, unerwartet an entfernte Punkte zu kriegerischen Drohungen Truppen zu werfen, ohne diese Entsendungen der Gefahr, abgeschnitten zu werden, auszusetzen.

8) Mit ihrer Hülfe können Kriegsgefangene schleunigst in entfernte Festungen geschafft und somit das Heer von einer unangenehmen Last befreit werden.

9) Der eigenthümliche Bau der Schienenwege erhöht gleichzeitig den taktischen Werth des von ihnen durchlaufenen Geländes; sie geben Wälle und Gräben ab, je nachdem sie einen künstlich erhöhten Unterbau haben oder in Einschnitten laufen, und erleichtern somit fortificatorische Anlagen. Die Brücken über Gewässer und Hohlwege bilden leicht zu vertheidigende Engwege, und erhöhen andererseits die Wegsamkeit; die an den Haltestellen liegenden Schienen und Schwellen sind vorzüglich zum Bau von Brustwehrbekleidungen und Pallisadirungen geeignet, und ermöglichen eine schleunige Befestigung wichtiger Abschnitte, einzelner zu haltender Punkte und die Anlage von Schulterwehren für Feld- und Schildwachen, die dadurch gegen Ueberrumpelungen gesichert sind 2c.

**§. 2. Zweck der kriegerischen Handlungen an Eisenbahnen.** Im Obigen haben wir die Wichtigkeit der Eisenstraßen für den Krieg kennen gelernt. Dem Soldaten drängen sich jetzt von selbst zwei Fragen auf und zwar:

1) Wie kann dem Feinde der Gebrauch der Bahnen erschwert oder unmöglich gemacht werden?

2) Wie kann man die eigenen Eisenbahnen vor Angriffen des Gegners schützen oder doch deren Zerstörung möglichst lange hinhalten?

Erstere Frage enthält den Angriff, letztere die Vertheidigung der Bahnen. Beim Angriff fragt es sich wieder:

a) ob wir die anzugreifende Bahn unbrauchbar auf größere Dauer machen und dadurch den Feind für längere Zeit des kriegerischen Nutzens derselben berauben wollen, weil die Bahn für uns von untergeordnetem Werthe oder gar gefährlich ist, oder

b) ob wir beim Angriff auf die eigene spätere Benutzung des Schienenwegs Rücksicht zu nehmen haben.

Auch bei der Vertheidigung der Bahnen ist die Frage für die anzuwendenden Schutzmittel entscheidend:

1) ob wir den angreifenden Feind nicht nur abzuweisen haben, sondern auch

2) ob, weil die Bahn dem Gegner zu vortheilhaft sein würde, dieselbe gänzlich unfahrbar gemacht werden muß, oder

3) ob wir die Bahn unter allen Umständen für uns erhalten müssen.

Diese Fragen entscheiden über die Maßregeln, die zum Angriff und zur Vertheidigung getroffen werden müssen. Sobald die betreffende Bahn von uns selbst noch benutzt werden soll oder kann, was ja aus dem allgemeinen Feldzugsplan hervorgeht, so wäre selbstverständlich eine solche Zerstörung widersinnig, die eine Unfahrbarkeit des Schienenwegs auf lange Dauer bewirkt. Dahingegen ist eine derartige Zerstörung vollständig am Orte, wenn dadurch weder unsere kriegerischen und auch Handelsinteressen wenig oder gar keinen Schaden erleiden.

## I. Abschnitt.

# Vom Angriff auf die Eisenbahnen.

**§. 3.** Zweck des Angriffs. Allgemeine Verhältnisse. Der Zweck eines Angriffs auf eine Bahn ist entweder:

a) dieselbe für den Gegner unfahrbar zu machen, oder

b) sie für uns zu erobern und also den Feind davon zu verjagen, um sie für unsere Truppen zu benutzen.

Die Ausführung dieser Aufgaben im feindlichen Gebiete oder im strategischen Bereiche des Gegners stellt folgende Fragen voraus:

1) Welchen Einfluß auf die Angriffsmaßregeln übt die Richtung der Bahn zum feindlichen Heere, das anliegende Gelände, die an ihr oder in ihrer Nähe liegenden Festungen oder auch nur Befestigungen kleinerer Art aus?

2) Welche Wichtigkeit hat die zum Angriff ausersehene Bahn für den Angreifer und den Vertheidiger?

3) Welche Arbeiten werden besonders bei dem Eisenbahnkrieg von Seiten des Angreifers zur Zerstörung der Schienenwege oder zu sonstiger Verkehrshemmung auf längere oder kürzere Dauer ausgeführt werden können?

4) Endlich: welcher Art muß die Truppe sein, wenn sie als besonders geeignet zum Eisenbahnkrieg betrachtet werden kann?

**§. 4.** Erläuterung zu §. 3, ad 1 und ad 2. Wo die Eisenbahnen mit Rücksicht auf die strategischen Verhältnisse des Landes angelegt sind, da sind sie zugleich durch Befestigungen an Hauptabschnitten gesichert und es ist ihnen eine solche Richtung gegeben, daß ihnen auch die natürlichen Schutzmittel des Landes, als Flüsse, Gebirge 2c. hinreichenden Schutz in Verbindung mit anzulegenden Feldbefestigungen

gegen feindliche Angriffe gewähren. Je mehr eine Festung der strategischen Wichtigkeit eines Platzes gemäß construirt, ausgerüstet und besetzt, je stärker eine Bahnlinie durch Feld- oder provisorische Befestigungen eingeklammert ist, je ungangbarer vorliegende Flüsse und Gebirge rc. sind, um so besser ist eine Bahn gegen Ueberfälle eines Feindes gedeckt. Da, wo Natur allein oder vereint mit Kunst dem menschlichen Fuße Schranken setzt, wird die Vertheidigung stets leichteres Spiel haben und weniger Kräfte in Anspruch nehmen. Ein nicht überschreitbares Gebirge, ein eben solcher Strom deckt eine Bahn auch ohne Truppen; einige Feldschanzen rc., an günstigen Punkten angelegt, beherrschen die Bahn auf einige Tausend Schritte; Festungen wirken durch ausgeschickte Abtheilungen der Besatzung auf Tagemärsche weit. Wo, wie in Deutschland meistens, das Handelsinteresse allein die Richtung der Bahnlinien bestimmt hat, finden diese freilich nur an den Punkten einen künstlichen Schutz, in denen zufällig die strategischen und die Verkehrs-Interessen sich gegenseitig die Wage halten, also in Festungen, die zugleich wichtige Handelsplätze sind. Wir müssen in einem Kriege erst unsere Bahnsperren bauen und von der größeren Erweiterung des deutschen Eisenbahnnetzes zugleich eine Berichtigung der Schienenwege nach strategischen Grundsätzen erwarten. Mit der Ausdehnung der Eisenbahnen wird aber auch die Erkenntniß ihres militärischen Werthes wachsen, und man wird in Deutschland wie in den Nachbarländern bereits im Frieden an ihren Schutz im Kriege denken, um sie wenigstens gegen Streifparteien sicher zu stellen.

So wenig zweifelhaft sein kann, daß natürliche und künstliche Schutzmittel den Angriff auf die Eisenbahnen erschweren, ebenso augenscheinlich klar ist auch, daß Bahnen in feindlichem Gebiete dem Angriffe größere Schwierigkeiten entgegensetzen, als solche im eignen, wenn auch feindlicherseits besetzten Gebiete, wo dem Angreifer die ganze Bevölkerung zur Seite steht, und er kecker, freier auftreten kann. Wenn auch die Anwesenheit des Feindes der Bevölkerung Furcht einflößt, und offene Hülfeleistung den eigenen angreifenden Heerestheilen mit Vorsicht geschehen muß, so ist doch nicht, wie im feindlichen Gebiete, in jedem Bewohner ein Verräther zu erblicken; es ist Ein Feind nur zu bekämpfen und dabei die — wenn auch noch so geringe handelnde — Mitwirkung der Einwohner keineswegs zu gering anzuschlagen. In aufständischen Landestheilen treten ähnliche Verhältnisse wie im feindlichen Gebiete auf, wenn auch keineswegs allemal so schroff. Je mehr Mißtrauen die Bevölkerung verdient, um so größere Schwierig-

keiten und Anstrengungen bieten sich dem Angreifer, um so leichter wird die Bahnvertheidigung.

Was den strategischen Werth einer Bahnlinie in Rücksicht auf die *Angriffsmaßregeln* betrifft, so ist dieser zweierlei Art, positiv und negativ. Deutlicher gesagt entscheidet bei der Frage, ob eine und welche Bahn angegriffen werden soll, nicht nur der eigene Vortheil, den der Besitz oder die Zerstörung eines Schienenwegs für den Angreifenden hat — positiver Werth, — sondern ebenso durchgreifend ist der Nachtheil, der durch die Wegnahme oder die Zerstörung einer Bahn dem Gegner, dem Vertheidiger zugefügt wird, ohne daß dabei vielleicht der Angreifer positiven Nutzen hat — negativer Werth. — Je nachdem ein Schienenweg positiven oder negativen kriegerischen Werth hat, muß sich ein Kampf um denselben als strategischen Gegenstand entwickeln; das Auge des *Feldherrn* wird rasch erkennen, wie hoch oder gering dieser Werth ist und danach seine Angriffsmaßregeln treffen. Angriffe und Zerstörungen von Bahnen dürfen nur vom Feldherrn befohlen und nicht den Commandirenden einzelner Streifcorps überlassen werden.

Wir müssen endlich fragen, welchen Einfluß die Richtung einer Bahn zum feindlichen Heere auf den Angriff hat. Die Eisenbahn läuft entweder:

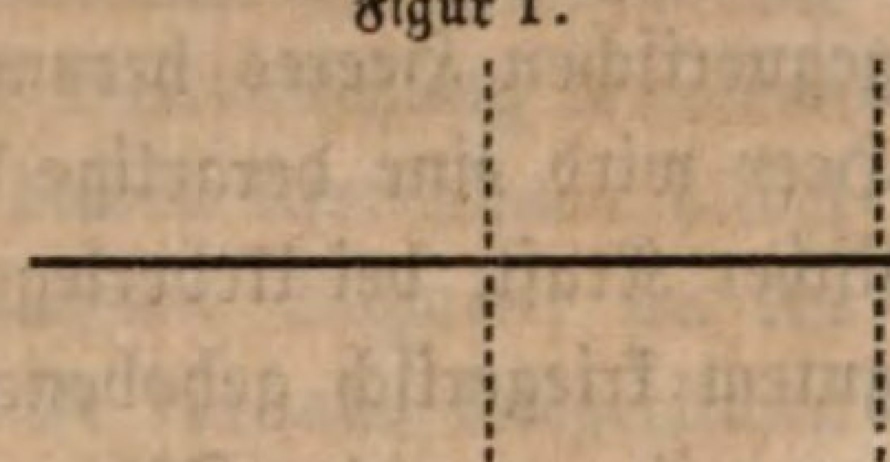
1) mehr oder weniger senkrecht auf die Mitte oder die Flügel einer Stellung und durchschneidet dieselbe, oder

2) in der Richtungslinie (Alignement) derselben, oder

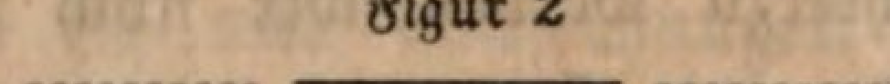
3) vorwärts (gleichlaufend) oder

4) rückwärts gleichlaufend mit derselben, natürlich noch im strategischen Bereiche des Heeres.

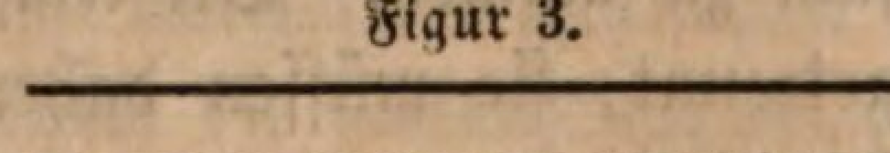
Figur 1.



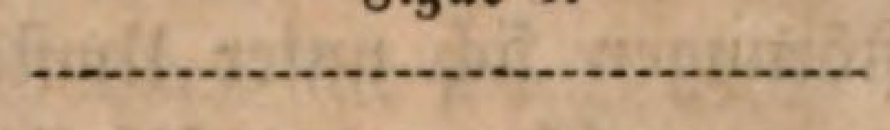
Figur 2



Figur 3.



Figur 4.



*Diese* Richtungsverhältnisse werden stets nur vorkommen; ist eine Truppe auch im Marsche vor oder zurück begriffen, so wird sie zu einer bestimmten Bahn stets nur in einem dieser Verhältnisse sein, natürlich mit dem Umstande, daß z. B. aus Verhältniß 4 beim Vormarsch nach einiger Zeit Nr. 2 und noch später Nr. 3 wird, oder durch eine Richtungsveränderung des Marsches in Nr. 1 sich verkehrt.

**§. 5.** *Die Bahn läuft senkrecht durch die Mitte einer feindlichen Stellung.* (Beispiel.) Ein Schienenweg in dieser

Richtung, wie in Fig. 1 (§. 4) ist eine der Operationslinien des Feindes und ihm beim Vormarsch als besonders beim Rückmarsch ganz unentbehrlich. Sie ist das eiserne Band, welches das Heer rückwärts mit der Operationsbasis verknüpft und es vorwärts dem Feinde entgegenführt, z. B. bei Ausbruch eines Feldzuges, dessen Zerstörung — auf dem zwischen beiden feindlichen Heeren liegenden Theile — dem Verfolger unmöglich machen soll, rasch schweres Geschütz, Belagerungsgeräth, Brückenequipagen, Truppen ꝛc. zu befördern, um wichtige Plätze zu belagern, schwierige Uebergänge zu überbrücken, in und hinter denen das verfolgte Heer wieder Athem holen und sich stellen will. Mit Hülfe solcher Bahnen wirft es rasch in rückwärtige Festungen Verstärkungen, unter deren Schutze es Halt und Front machen kann; Ersatztruppen ꝛc. bringt ihm die Bahn, um die gelichteten Reihen wieder zu füllen ꝛc. Also gebietet die Nothwendigkeit beiden Parteien eine solche, für beide Gegner kostbare Schienenlinie möglichst gut für sich zu verwerthen, und dem andern den Gebrauch derselben unmöglich oder gar schädlich zu machen; es wird sich ein Kampf — wegen der Bahn als Zweck — entspinnen, dessen Enderfolg aber für den ganzen Feldzug unter Umständen entscheidende Folgen haben kann. Indessen ist der Angriff gegen eine derartige Bahn nur in gewissen Umständen möglich, da er weithin um die Flügel des gegnerischen Heeres herum ausgedehnt werden muß. Das verfolgende Heer wird eine derartige Umgehung nur bei hinreichender Stärke physischer Kraft, bei Ueberlegenheit an leichten Truppen jeder Waffe, bei gutem kriegerisch gehobenen Geiste und straffer Mannszucht, vor allem nur mit gewandten Führern auszuführen im Stande sein. Die Gründe hierzu werden wir noch später bei dem Dienst solcher Bahnangriffstruppen kennen lernen; wir begnügen uns hier, darauf nur aufmerksam zu machen. Die Umgehungstruppen werden weit von ihrem Heere getrennt, sie müssen daher hinlänglich stark sein, um taktische Selbstständigkeit zu erlangen und bedürfen besonderer Einrichtungen. Beispiele werden klar machen, wie weit solche Streifparteien zu Bahnstörungen sich unter Umständen vom Heere trennen müssen; weite Umwege, rasche und gefährliche Märsche sind zu machen; zu rechter Zeit sich schlagen und dem Gefechte aus dem Wege gehen, Alles wagen, um Alles zu gewinnen, das ist die große Kunst des Führers solcher Truppen und dieser selbst. Genaue Verhaltungsmaßregeln dem Führer einer Streifpartei geben zu wollen, ist ebenso fehlerhaft als schwierig;

der Zweck des Streifzugs ist in kurzen Worten zu geben; die Ausführung ist dem Takte des Parteigängers anheim zu stellen.

§. 6. Die Bahn läuft auf den Flügel der feindlichen Stellung: Läuft eine Bahn senkrecht auf einen Flügel einer Stellung, so treten dieselben Verhältnisse zu letzterer bei einem Angriffe ein, wie in §. 5, nur daß jetzt die Bahn eher durch Umgehungen gefährdet ist. Der Angriff auf eine solche Bahn ist leichter ausführbar, weil der Weg dahin kürzer und die Umgehung also weniger gefahrbringend für den Angreifer ist. Um so anstrengender muß der Dienst der zum Schutz der Bahn aufgestellten Truppen sein. Sind solche Bahnen nicht durch größere Gewässer, Gebirge, Festungen, Seen rc. gegen feindliche Angriffe einigermaßen geschützt, so ist ihre Vertheidigung sehr schwer und um so bequemer der Angriff.

§. 7. Die Bahn läuft in der Richtungslinie einer Stellung (s. a. §. 9): Wesentlich anders gestaltet sich der Eisenbahnkrieg, wenn ein Schienenweg im Alignement einer Stellung läuft. Die Bahn ist alsdann entweder Operationsbasis oder einfache vorübergehende Richtlinie. Als Operationsbasis aber gewinnt sie an entscheidender Wichtigkeit, und ein Kampf um sie als Zweck wird nicht ausbleiben. Je günstiger die natürlichen und künstlichen Deckungen einer solchen Bahn sind, — und einer Operationsbasis wird es nie an Deckungen fehlen — um so leichter ist die Vertheidigung derselben für eine Feldarmee. Der Rhein mit seinen beiden Uferbahnen bildet für und gegen Deutschland eine der vorzüglichsten Bahnen, an der starke Festungen die Stütz- und Ausgangspunkte für alle kriegerischen Bewegungen abgeben. Die Parallel-Bahnen haben den strategischen Werth des Rheines noch potenzirt, indem sie alle Entfernungen abkürzen und aus dem Rhein mit seinen Festungen gewissermaßen nur eine ausgedehnte Stellung machen, in welcher die Festungen die großartigen Schanzen bilden. Sollen freilich die linksrheinischen Bahnen von Lauterburg bis Cleve für Deutschland diesen Vortheil behalten, so müssen wir Herren der festen Rheinplätze und somit des linken Rheinufers sein. Die rechtsrheinischen Bahnen sind für Deutschland im Kriege mit Frankreich entschieden noch wichtiger, als die linksrheinischen, da sie viel schwieriger vom Feinde erreicht werden können. Der Strom deckt die Bahnen durch sich selbst schon und durch die an ihm gelegenen Festungen, die rechtsrheinische Bahn aber schützt wiederum den Strom, indem sie Alles in beschleunigter Eile herbeiführt, was zur Vertheidigung des Rheins erforderlich ist. Weiteres

Beispiel ist die Bahn Leipzig-Bamberg-Regensburg-München (gegen Westen die Front) zum Schutze des Donauüberganġs bei Regensburg.

**§. 8. Die Bahn läuft nur nach einer Flanke.** Eine Bahn, die in der Verlängerung der Front eines Heeres nach einer Flanke nur hinläuft, wie z. B. bei einer Aufstellung eines deutschen Heeres bei Ulm als Flügelpunkt gegen Westen die Bahn Ulm-Stuttgart-Bruchsal, giebt für ein Vertheidigungsheer und den Angreifer gleiche Verhältnisse ab, wie die Bahnen in §. 7. Genannte Bahn ist dann vor Allem wichtig, so lange Ulm noch nicht hinlänglich besetzt ist und die Feldarmee noch nicht vollständig ihren strategischen Aufmarsch vollendet hat, also mit Hülfe dieser und einmündender Bahnen die Vereinigung aller Heerestheile bei Ulm stattfinden soll. Die Lage Ulms und Süd-West-Deutschlands erfordert in diesem Falle die Festhaltung dieser Schienenwege, bis die deutschen Heerestheile bei der Donau vereinigt sind. Die Franzosen werden die Bahn über Bruchsal entweder zur Beförderung von Belagerungsgeräth nach Ulm, also zu eigenem Gebrauche anwenden wollen oder die Bahn zerstören, um sie den Deutschen zu entziehen. Jedenfalls müssen Letztere sie mit allen Mitteln zu halten suchen, oder, im Falle sie nicht gehalten werden kann, zerstören, um sie den Franzosen zu entziehen. Die Bodenbeschaffenheit fordert hier die Deutschen zu einem entschiedenen Volkskriege auf.

**§. 9. Die Bahn läuft vor- und gleichlaufend mit der Front einer feindlichen Stellung.** Eine solche Bahn ist z. B. die von Frankfurt nach Basel durch Baden bei der Aufstellung des deutschen Oberrheinheeres hinter dem Schwarzwald gegen Frankreich. Der Angriff auf eine derartige Bahnlinie ist mannichfachen äußeren Verhältnissen unterworfen. Sie werden stets strategischen Werth haben, da sie meistens in Flußthälern, oder gleichlaufend mit Gebirgen, Küsten rc. laufen und meistens Operationslinien oder Basen sind oder im Lauf des Krieges werden. Wie bei solchen Bahnen, die in der Richtungslinie eines Heeres laufen, wirken auch auf die Art und Weise ihrer Vertheidigung und ihres Angriffs die natürlichen und künstlichen Deckungen an oder in der Nähe solcher Schienenwege; alle Angriffsbewegungen müssen weithin seitwärts ausgedehnt werden, um der feindlichen Armee die verhältnißmäßig geringen Entsendungen nicht in die Arme zu werfen. Festungen, Terrainhindernisse sind zu umgehen, Brücken sind zu schlagen, Gebirge zu überschreiten, Gewässer zu überschiffen, freie, offene Gegenden rasch zu

durchziehen, in bedeckten Landstrichen und bei feindlichen Bevölkerungen ist sich aufzuhalten, um an die Bahn zu gelangen, was für den Angriff besondere Maßregeln erfordert. Der Rückzug nach geschehener Zerstörung oder abgeschlagenem Angriff ist meist leicht zu bewerkstelligen, denn die feindlichen Colonnen werden nicht weit verfolgen, um sich nicht zu weit vom Heere zu entfernen. Ein Hauptziel aller Angriffspläne müssen die Knotenpunkte der betreffenden Bahn mit andern Bahnen sein, welche für den Vertheidiger werthvoll sind.

**§. 10.** Die Bahn läuft im Rücken eines Heeres gleichlaufend mit dessen Stellung. Dieser letzte Fall endlich ist der einfachste für das Heer, was vor der Bahn steht und sie vertheidigt, aber der schwierigste für den Angreifer. Letzterer hat sich in den Rücken des Feindes zu begeben, oder doch weit seitwärts und hinter dessen Flanken, um an die Bahn zu gelangen, während der Vertheidiger schon durch seine Stellung allein den Schienenweg auf eine gewisse Strecke deckt. Im Allgemeinen gelten hierbei die Maßregeln, wie in §§. 7 u. 9. Als Beispiel einer derartigen Bahn sei für eine bei Trier gegen Frankreich aufgestellte deutsche Armee die linksrheinische Bahn aufgeführt oder für eine deutsche Armee rechts des Rheins mit Front gegen Westen die Bahn Hannover-Kassel-Frankfurt.

**§. 11.** Angriff auf Eisenbahnen in aufständischen Landstrichen. Der Eisenbahnkrieg in insurgirten Landstrichen ist dem auf feindlichen entschieden ähnlich, jedoch in vielen Verhältnissen einfacher und leichter zu führen. Bei allen aufständischen Bewegungen ist stets nur ein Theil der Bevölkerung feindlich; der andere, wenn auch wegen der allgemeinen augenblicklichen Furcht vor den revolutionären Maßregeln der kleinere, ist der zur Unterdrückung des Aufstandes herbeigeeilten Streitkraft gutgesinnt. Das Nachrichtenwesen ist also für letztere bequemer zu handhaben, als bei einem Kriege zwischen zwei Heeren im feindlichen Lande. Dadurch schont man die Truppen, die anderen Falles mühsam und oft gefahrvoll Nachrichten herbeiholen müssen. Die gutgesinnte Bevölkerung ist eine moralische und physische Unterstützung der Truppen, die einer solchen in Feindes Land bei einem Kriege gegen das Ausland entbehren. Dazu kommt, daß eine aufständische Bevölkerung im eignen Interesse nie großartige Zerstörungen an Bahnen vornehmen darf, um die Ankunft der gegen sie ausgeschickten Truppen zu hindern, weil sie später die Herstellungskosten in jedem Falle wieder mit dem eignen Gelde

bezahlen muß und ferner, weil durch dergleichen den allgemeinen materiellen Vortheil verletzende Handlungen in ihrem eigenen Lager sehr bald Zwietracht und offen ausgesprochener Mißmuth, ja entscheidender Bruch der verschiedenen Parteien entstehen wird.

In einem Kampfe der Unterthanen gegen die Regierung, wie 1849 in Baden, zumal im Beginne desselben, ehe die Aufständischen ihre Streitkraft gesammelt und geordnet haben, sind die Regierungstruppen stets im Vortheil; ein rasches, vereinigtes Vorgehen gegen die Hauptsitze der Revolution, eine starke Besetzung der Hauptlandesorte und besonders der Bahnstationen, die Aussendung bedeutender mobiler Colonnen zur Aufhebung der revolutionären Zuzügler erdrücken den Aufstand im Keime. Nur darf mit der Aufstellung und dem Gebrauch der Truppen der richtige Augenblick nicht versäumt werden. Die wichtigsten Bahnhöfe nimmt man mit offener Gewalt weg, besetzt sie stark und richtet sie zur Vertheidigung ein; der Bahnverkehr wird für Private gänzlich aufgehoben und nur für Truppensendungen offen gehalten. Jedenfalls sollte jeder commandirende Offizier beim Ausbruch eines Aufstandes wenigstens alle erreichbaren Locomotiven und Wagen unbrauchbar machen, um den Aufständischen Beförderungsmittel für Zuzügler zu nehmen, die von allen Seiten in kleinen Trupps nach den Bahnhöfen eilen, um an dem Heerd der Revolution sich zu sammeln. Ihre Vernichtung wird, je länger sie in kleinen Haufen getrennt bleiben müssen, bei energischem Auftreten der Regierung und deren Truppen leicht sein. Die sofortige Besetzung der Hauptstationen aber mit möglichst starken Truppenmassen ist schon deshalb nothwendig, um den der Regierung zu Hülfe eilenden Truppen zu eignem Gebrauch die Bahn frei zu erhalten. Das ist erstes Erforderniß zur Beschleunigung aller Angriffsbewegungen gegen die Aufständischen. Hat der Aufstand von Haus aus einen solchen Höhepunkt erreicht, daß die Aufrührer eine organisirte Streitmacht zur Hand, wenn auch noch nicht versammelt haben, ist die revolutionäre Stimmung im Lande eine durchgehende, hat der Guerillakrieg begonnen und sind die Truppen durch den Ausbruch des Aufstandes überrascht, so können sie nichts Gescheidteres thun, als alle Eisenbahnen zerstören, um sie auch den noch nicht gesammelten Gegnern zu entziehen und so die Möglichkeit herbeizuführen, deren getrennte Schaaren durch wohl durchdachte und gut geleitete und ausgeführte Bewegungen der ebenfalls noch getrennten Theile der Truppen nach und nach gegen einen Punkt zu drängen, sie einzeln zu

schlagen, zu umzingeln und zuletzt sie zum letzten entscheidenden Kampfe zusammenzutreiben. Die zerstörten Bahnen müssen dann die Aufständischen mit eignem Gelde wieder aufbauen.

§. 12. Von den Mitteln zur Hemmung des Bahnverkehrs. Es sind folgende:

1) Zerstörung der Telegraphenlinien an möglichst vielen Stellen, Wegnahme und Unbrauchbarmachung einzelner Schienen, Schienenstühle, Schwellen, Weichen. Zerstörung (Verstopfung) der Wasserpumpen zum Speisen der Maschine, sowie der Bahnlaternen und optischen Telegraphen.

2) Sperrung von Eisenbahn-Engwegen, als: Einschnitte, Tunnels, Brücken, hohe Dämme, Bahnlinien innerhalb eines Waldes, an steilen Hängen, durch Felsblöcke, Erdhaufen, Holzstämme, Eisenpallisaden (eingegrabene Schienen), Bäume mit Wegnahme der Schienen.

3) Aufhebung des Bahnpersonals.

4) Sprengung kleinerer Brücken, Viaducte.

5) Durchstechung von Dämmen, Sprengung solcher; Abgrabung solcher Bahnstrecken, die an steilen Abhängen herlaufen.

6) Verbrennung der aufgehäuften Heizmaterialien und Zerstörung der Bahnwerkstätten.

7) Wegnahme oder Zerstörung der Locomotiven, Wagen, Fortschaffung von Reserve-Schienen, -Schwellen &c.

8) Sprengung größerer Brücken, Tunnels und anderer Kunstbauten.

Daß die Telegraphenleitung an zahlreichen Punkten durchbrochen werden muß, versteht sich von selbst; zweckmäßig ist es, die abgeschnittenen Stellen der Drähte durch nicht leitende Stoffe, z. B. Kautschukstreifen &c., wieder zu verbinden; der Schaden wird dadurch dem Auge nicht so leicht sichtbar. Können Haupt-Telegraphenbüreaus zerstört werden, so ist dies am nachhaltigsten wirksam. Jedenfalls ist eine Unterbrechung der Leitung an möglichst vielen Punkten zu vollziehen und muß jeder Zerstörung an der Bahn vorausgehen.

Die Wegnahme oder Verbiegung durch Glühendmachen von Schienen (und Schwellen) muß immer in Eisenbahn-Engwegen stattfinden. Steigen die gefahrenen Truppen an solchen Punkten aus, so bieten sie versteckt stehenden feindlichen Geschützen und Schützen ein vortreffliches Ziel, da in den Engen die Truppen sich bei der jedenfalls entstehenden Verwirrung nicht rasch genug auf freiere Stellen entfer-

nen können, also unordentliche Massen bilden und außer den feindlichen Geschossen auch noch an den abgeschossenen Wagensplittern todbringende Elemente finden. Kann man die abgerissenen Schwellen nicht fortschaffen oder vernichten, so bringe man wenigstens die Schienenstühle oder sonstigen Verbindungsmittel weg, weil dadurch die Bahn bei der losen Schienenlage gerade so unfahrbar ist, als sei sie ganz ohne Schienen. Die Schwellen zerstört man am einfachsten durch Abgrabung der Erdunterlage, so daß die Schwellen hohl liegen, und dann verbrennt man sie zusammen, dieselben mit Theer, Oel ꝛc. beschmierend und angestecktes Stroh unterlegend. Diese Art erfordert am wenigsten Zeit; doch muß die Zerstörung der Schwellen wenigstens auf eine Strecke von 60 bis 120 Schritt geschehen, um die Herstellung langwieriger zu machen. Die Zerstörung von Schwellen geht am leichtesten an Erddämmen von Statten, weil man von zwei Seiten zugleich die Unterwühlung beginnen kann.

Die Unbrauchbarmachung der zum Füllen der Wasserkessel bestimmten Brunnen auf den Bahnhöfen geschieht am rascheften durch Verstopfung oder Vernichtung der Brunnenröhre. Zu Letzterem wendet man Patronen in wasserdichten Säcken an, die in die Röhre hineingelassen werden und in welche eine lange Zündschnur hineingelegt ist, die von außen angezündet wird, nachdem die Mündung der Brunnenröhre mit einem Holzpfropf oder sonst in irgend einer Weise verstopft ist, daß nur die Zündschnur hindurch kann. Will oder kann man nicht sprengen, so schlägt man die Brunnenröhre dicht über der Erde ab.

Sperrungen von Eisenbahnengen sind meistens bei hinlänglichem Geräth dazu leicht auszuführen, aber auch leicht zu entfernen, es sei denn, daß durch einen natürlichen Baumverhau auf größere Strecken die Hemmung der Fahrt bewirkt wäre. Wo dies Mittel möglich ist, muß es stets angewendet werden und zwar auf eine Strecke von wenigstens 50 bis 60 Schritt. Solche Verhaue in Wäldern mit Abständen von einigen Hundert Schritten hintereinander anzulegen, geneigt, um den Verkehr auf 2 bis 3 Tage zu hemmen, indem der Gegner genöthigt ist zu warten, bis die Bahn wieder frei ist, oder bis zur nächsten Station zu marschiren, wo voraussichtlich die Beförderungsmittel fehlen, um mit der Bahn die Truppen weiter zu schaffen. Es müssen also von weither andere Wagen geholt werden und ehe diese in hinreichender Menge angekommen sind, und ehe nun damit die Weiterbeförderung stattfinden kann, geht dem Feinde eine kostbare

Zeit verloren, die ihm unter Umständen verhängnißvoll werden kann. Läuft die Bahn in einem Einschnitt durch Wald, so ist hier die Wegschaffung eines angelegten Verhaues noch schwieriger, wenn das Geäste nach der Mitte, der Stamm nach den Wänden des Einschnitts zu gelegt und die Bäume unter einander mit Stricken, Ketten verschlungen werden. Vortheilhafte Sperrungen von Einschnitten bringt man durch Sprengungen der Wände hervor, aber die Arbeit ist mühsam und zeitraubend. Wo die Wände aus Sandstein bestehen, geht die Spreng-Arbeit noch am rascheſten, weil die Rinnen in die Sandsteine zur Aufnahme von Pulver oder Sprengöl leicht zu hauen sind. Am zweckmäßigsten bringt man natürlich die Sprengladungen unten auf der Höhe des Geleises in den Wänden an, um durch die Ablösung der untern Felsblöcke auch die obern zum Sturze zu bringen. Erdwände lassen sich abgraben oder durch eingetriebene Keile zerstören; auch Sprengungen mit Pulver ꝛc. sind vortheihaft. Jedenfalls muß ein längerer Einschnitt — wo möglich — auf wenigstens 60 bis 80 Schritt Länge bei einer geringsten Höhe von 8 bis 10 Fuß in ganzer Breite ausgefüllt werden. Bei der Höhe der Ausfüllung ist zu berücksichtigen, daß der obere Rand des Einschnitts stets so hoch noch über der Ausfüllung liegen muß, daß die Erdarbeiter, welche die Bahn wieder frei machen sollen, die wegzuschaffende Erde nicht mehr aus dem Einschnitt über sich werfen können, sondern daß diese Erde in dem engen Raume mit Karren ꝛc. langsam fortgefahren werden muß, was jedenfalls zeitraubend ist, da nur höchstens 4 Karren bei der geringen Breite der Einschnitte gleichzeitig auf beiden Seiten der Ausfüllung benutzt werden können. Will man die Wände sprengen, so setzt man gleichzeitig an mehreren Punkten die Ladungen ein und zündet sie gleichzeitig an.

Dämme zerstört man am gründlichsten durch eine Durchstechung, wodurch die Schwellen und Schienen ihre Unterlage verlieren, oder durch Zerstörung der Durchlässe durch Sprengung, was den Nachsturz der oberhalb liegenden Erdmasse bewirkt und den Damm in zwei Theile trennt. Dergleichen Pulverarbeiten sind zwar sehr mühsam, langwierig, sie erfordern besonders darin geübte Leute, aber wo man sie anwenden kann, soll man es ihrer Wirksamkeit halber nicht versäumen, zumal wo bei Eisenbahnen die Schienen und Schwellen gute Spreizen abgeben.

Die Schienen geben ein gutes, rasch anzubringendes Hemmmittel für die Fahrt ab, wenn man sie in mehreren Reihen — soviel als

möglich — hinter einander quer über den Bahnkörper so tief in die Erde steckt, daß sie nur 1 bis $1\frac{1}{2}$ Fuß hervorragen. Jede hintere Reihe ist ca. 2 bis $2\frac{1}{2}$ Fuß von der vorhergehenden getrennt; in jeder Reihe aber sind die einzelnen Schienen dicht zusammen. Zu ihrer Befestigung wird ein hinlänglich tiefes und breites Gräbchen quer über die Bahn gezogen, dann in dasselbe zwei Schienen gelegt, zwischen welche die Pallisaden gestellt werden, dann auf die Grundschienen noch 2 bis 3 gelegt, um die senkrecht gestellten fester zu halten, und endlich das Gräbchen zugeworfen.

Die Pallisaden nehmen die ganze Breite des Bahnkörpers ein. Am besten legt man sie so, daß sie oben sich an eine Schwelle anlehnen, um einen festeren Halt zu haben. Die Schienen des Fahrgeleises bleiben zur Festhaltung der Pallisaden liegen. Das Entfernen solcher festgestampften Pallisaden geht nicht ohne Aufreißen der Schienen und Schwellen; vor allen Dingen hindert es das Fahren gänzlich. Ihre Anlage ist am zweckmäßigsten in Einschnitten, hohen Dämmen, an Abhängen, dichten, unzugänglichen Waldungen. Ein sehr wirksames Mittel zur Hemmung des Bahnbetriebes ist die Fortschaffung oder Zerstörung der Fahrzeuge und der an der Bahn angehäuften Ersatzschienen und -Schwellen, welche letzteren am besten verbrannt werden. Dasselbe geschieht mit den Heizvorräthen der Locomotiven. Dadurch ist der Gegner genöthigt, von weither erst neue Kohlen, Wagen 2c. zu holen, wobei ihm viel Zeit und Geld geraubt wird. Locomotiven läßt man mit voller Dampfkraft gegen einander rennen. Waggons füllt man mit Pulver und steckt sie in Brand.

**§. 13.** Fortsetzung. Was die Zeit- und Arbeiterberechnung für die einzelnen aufgeführten Arbeiten betrifft, so ist solche in jedem Werk über Pionier- und Mineurdienst zu finden; es kann also hier auf dergleichen Schriften füglich verwiesen werden. Nur auf mehrerlei ist hier noch aufmerksam zu machen:

1) Die Zerstörung einer Bahn muß gleichzeitig an mehreren Stellen ausgeführt werden, damit, wenn an einem Punkte auch die Arbeit durch den Feind zerstört werden sollte, diese doch an andern möglicherweise bewirkt werden kann und weil die Herstellung einer auf 3 bis 4 Stunden lang zerstörten Bahn zeitraubender ist. Außerdem ist dadurch die Ankunft einer mit der fraglichen Bahn zu befördernden Truppe an dem ihr bestimmten Punkte um ein Bedeutendes verzögert, und die nachrückenden Truppen kommen, wenn jeder Transport gleich nach dem Aussteigen weiter marschirt,

so verzettelt in so großen Zwischenräumen an, daß sie nicht nur zu dem beabsichtigten Zweck zu spät kommen, sondern auch einzeln leicht geschlagen werden können. Sammelt sich aber der ganze fahrende Truppentheil an dem Platze, wo zunächst die Bahn zerstört ist, so geht noch eben so viel Zeit verloren, als bis zur Ankunft des letzten Transportes erforderlich gewesen wäre.

2) Alle Eisenbahnzerstörungen müssen möglichst bei Nacht und Nebel ausgeführt werden, um dem Feinde geheim zu bleiben. Wir werden in den folgenden Paragraphen das Nähere hierüber in Betrachtung ziehen.

3) Es kann die Frage aufgeworfen werden, ob als Zerstörungsmittel Sprengungen in größerem Maßstabe von einer Streifpartei ausführbar seien, da zu dieser Arbeit eine große Menge Pulver oder Sprengöl mitgeführt werden muß, und zugleich jede Sprengung viel Zeit und Geräth erfordert. Die Frage ist vollständig gerechtfertigt, sobald eine Streifpartei ihre Sicherheit allein in der Heimlichkeit der Märsche suchen muß, und in der Furcht vor den feindlichen Truppen und der feindlichen Bevölkerung Grund hat, so rasch als möglich an den Zerstörungspunkt anzukommen und ihn eben so rasch wieder zu verlassen. Sie muß dabei frei von allem marschhemmenden Troß sein und kann sich nicht mit vielen Wagen befassen, die ihr Pulver &c. nachführen. Dann ist ferner vor allen Dingen in Einer Sommernacht die Sprengung einer Brücke z. B. nicht durchführbar. Aber es handelt sich im Vorliegenden auch nur darum, was überhaupt für Zerstörungsarbeiten in verschiedenen Fällen möglich sind, und wie die dazu nöthigen Truppen beschaffen sein müssen. Wo die Umstände zeitraubende Sprengungen nicht zulassen, müssen sie natürlich wegbleiben; wo aber solche in Folge der kriegerischen Verhältnisse möglich und nützlich sind, müssen sie selbst durch eine Streifpartei ausgeführt werden. Da z. B., wo die Bevölkerung der Streifpartei günstig gestimmt ist, kann letztere auch andere Maßregeln ergreifen, als im Gegenfalle; sie hat nur den Feind zu fürchten. Die Bevölkerung wird selbst durch Zufuhren von Pulver &c. für den Zweck der Streifpartei mitarbeiten und den Troß der letzteren in jeder Art erleichtern helfen. Die Zeit der Sprengungsarbeit ist hier — zumal wenn kein Feind in der nächsten Nähe ist — kein Hinderniß, denn es kann in diesem Falle auch theilweise oder ganz am Tage gearbeitet werden. Auch da, wo eine Streifpartei mit einer Bahn streckenweise befördert werden kann, steht der Mitführung von größeren Pulvermassen nichts im Wege; kurz

da, wo Minenanlagen zu größeren Zerstörungen zuläſſig ſind, müſſen ſie geſchehen und jede Streifpartei muß wenigſtens auf ſolcherlei Arbeiten eingerichtet ſein. Der glückliche Zufall führt einer Streifpartei vielleicht auch einen feindlichen Munitionstransport in die Hände; wie könnte ſie ihn zweckmäßiger verwenden, als zur Zerſtörung einer dem Feinde hochwichtigen Eiſenbahn.

§. 14. Von den zu den Eiſenbahnangriffen nöthigen Truppen. Der Krieg gegen Eiſenbahnen iſt ein Theil des „kleinen Krieges", er wird nicht mit großen Maſſen geführt und iſt nur Mittel zum Endzweck: Niederwerfung des Feindes durch Vernichtung ſeiner Hülfsquellen und Störung ſeiner Verbindungslinien. Die Anforderungen, welche die Eiſenbahntaktik an ihre Truppen ſtellt, ſind eine beſondere Befähigung und Ausbildung derſelben zum kleinen Kriege, und es eignen ſich aus dieſem Grunde auch am beſten neben der großen Maſſe des Heeres ſtehende Heerkörper, Parteigänger, oder auch, beim Kampf im eignen Lande, neben jenen noch Landwehren oder Landſturm.

Die Parteigänger müſſen aus beſonders zum leichten Kriege brauchbaren Offizieren und Mannſchaften des Heeres und durch Freiwillige zuſammengeſetzt werden, die vorzugsweiſe zu einem ſo weitläufigen, ausgedehnten und mühſeligen Dienſte geſchickt ſind, welcher von den Soldaten eine ewige Thätigkeit, raſches Kommen und Verſchwinden, Ausdauer, Muth und Entſchloſſenheit in den oft bedenklichen Lagen, in die ſie kommen, höchſte taktiſche und ſtrategiſche Befähigung der höheren Führer und Fertigkeit dieſer Männer in der feindlichen Sprache, Findigkeit, Liſt und Verſchlagenheit, wahre Mannszucht, Wachſamkeit und Aufopferungsfähigkeit in jedem Einzelnen verlangt. Dieſe Eigenſchaften ſoll zwar jeder Führer haben, aber bei denen eines Streifcorps müſſen ſie ausgezeichnet hoch entwickelt ſein, nicht nur ihres Dienſtes allein wegen, ſondern auch weil dergleichen Truppenkörper ſtets zahlreiche Freiwillige aus den gebildeten Ständen beſitzen werden, die ſich durch ihre geiſtige Entwickelung und ihre regere Vaterlandsliebe raſcher als die große Maſſe des Heeres in einen Beruf einleben, der alle männlichen Tugenden und kriegeriſche Tüchtigkeit verlangt. Abgeſehen von dieſem innern Werthe ſolcher Parteien zum Eiſenbahnkrieg eröffnen ſie den weitern Vortheil, daß durch ſie allein eine Verzettelung einzelner Heertheile zur Beobachtung und Zerſtörung wichtiger in Feindeshand befindlichen Eiſenbahnen vermieden und das Heer durch ihre Entſendung an Gefechtstagen nicht

geschwächt ist, ein Vorzug der Streifparteien, der sich auch besonders bei der Eisenbahnvertheidigung erkennbar macht. Der Dienst solcher leichter Truppen zerfällt a) in den Sicherheitsdienst, und b) in den Arbeitsdienst. Daraus ergiebt sich schon die Eintheilung der Truppen in solche, die taktische, und andere, die technische Aufgaben zu erfüllen haben. Da die Sicherheitstruppen nicht allzu selten Gefechte ernsterer Art zu bestehen haben werden, indem sie oft fern von jeglicher Unterstützung auf eigne Hülfe angewiesen sind, so ist eine erste Bedingung, daß sie aus allen 3 Hauptwaffen zusammengesetzt sind, Fußvolk, Reiterei und Geschützen. Die technischen zerfallen in Pioniere und Mineure.

Heerkörper in dieser Zusammensetzung aus Gliedern des Heeres und aus Freiwilligen eignen sich zum kleinen Kriege im eignen und ebenso in Feindes Land, da ihre Glieder nur Soldaten sind und auf Kriegsdauer ihrem bürgerlichen Berufe entsagt haben; sie sind eben eine Truppe. Sie können also auch über die vaterländischen Grenzen geführt werden und dort wirksam sein, gleichwie das übrige Heer. Im eignen Lande aber giebt die Bildung des Landsturms ein weiteres höchst wirksames Mittel in der Hand des Feldherrn zum Eisenbahn-, wie zum kleinen Kriege überhaupt *); nur wird der Landsturm, dies Mittelding zwischen Soldat und Bürger, auf beschränkteren Raum verwendet werden können, da die bürgerlichen Verhältnisse der Landsturmleute stets die oberste Rücksicht zur allgemeinen Wohlfahrt des Landes erheischen und somit deren kriegerische Wirksamkeit nur als nützliche, wünschenswerthe, augenblickliche Verstärkung des Heeres betrachtet werden dürfen. Die Bildung eines Landsturms geschieht nur da, wo an Ort und Stelle die Absichten des Feldherrn weitere Mittel als das Heer verlangen, sei es, daß letzteres zu schwach oder daß es zu einer besondern Art der Kriegführung, dem kleinen Kriege, untauglich sei. Aber gerade zu diesem Mittel ist ein Land-

*) A. Pz. (Pöniz) will Nichts von Landwehren oder Landsturm wissen, da derselbe, außer in Preußen — nicht militärisch organisirt und nicht discriplinirt sei. Aber wenn gerade für bestimmte Zwecke der Volkskrieg — und das ist der mit Landwehren geführte — erfolgreich zu sein verspricht, so organisire und disciplinire man eben die verfügbaren Massen bereits im Frieden, alsdann sind sie auch im Kriege zu gebrauchen. Im Vorliegenden ist bei dem Worte „Landsturm oder Landwehr" der Theil der bewaffneten Macht verstanden, der in Preußen Landwehr 2. Aufgebots und Landsturm genannt wird.

sturm trefflich geeignet. Seine Glieder sind Männer von fester, bürgerlicher Stellung mit eignem Haus und Hof, sie fühlen die Last des Krieges am meisten und sind also auch geneigt, durch persönliche Theilnahme am Kampfe ihre Feinde sich vom Halse zu schaffen und den Krieg dadurch abzukürzen; sie haben ferner Ortskenntniß und ihre frühere Dienstzeit im Heere hat sie mit dem Gebrauch der Waffen, der Mannszucht und dem Dienst im Felde vertraut gemacht. Leicht wie ein Landsturm bei gehöriger Vorbereitung im Frieden zu errichten ist, kann er auch zusammengezogen und verwendet werden; das Bewußtsein, es in seiner Hand durch thatkräftige Unterstützung des Heeres zu haben, daß der Feind bald wieder entfernt wird und der Landsturm also dann zu seinem häuslichen Geschäfte wieder zurückkehren kann, wird dessen Glieder zu echt vaterländischem Eifer anspornen. Da Landsturm überall zu bilden ist, so ist er besonders zum Eisenbahnkriege im eigenen Lande brauchbar; vor allen Dingen in Vereinigung mit einer kriegerisch tüchtigen, wenn auch schwachen Streifpartei, und selbst ohne diese, wird ein Landsturm Angriffe auf in feindlichem Besitz befindliche Bahnen ausführen, kleinere Posten aufheben, Zerstörungen an der Bahn anbringen, die Besetzung eines Schienenweges durch Entsendungen des Gegners unmöglich oder doch schwieriger machen ꝛc. Der Landsturm erhöht ferner unter allen Umständen, da er ja förmlich unsichtbar ist, die Sicherheit der Streifparteien; er liefert ortsgewandte Führer, dient als überall spähende, nirgends zu sehende Schildwache für die Truppe, welche die Hemmung des Bahnverkehrs zum Nachtheil des Feindes bewirken soll; er verbindet das Heer mit den Entsendungen und liefert alles den Streifparteien nöthige Geräth, Lebensmittel ꝛc. Er befördert schleunigst alle wichtigen Nachrichten, verstärkt kleinere Abtheilungen des eigenen Heeres in Nothfällen. Den Eisenbahnstreifparteien giebt er Schutz, während erstere arbeiten; die Partei kann sich also weiter ausdehnen, sicherer arbeiten, also gründlicher den Bahnverkehr hemmen und den Feind leichter von der Bahn verjagen. Somit ist der Landsturm ein vorzügliches Mittel zum und beim Angriff auf die eigenen Schienenwege, die dem Feinde verlegt oder abgenommen werden sollen, und um so zweckmäßiger, als die Landsturmleute ihre heimischen Heerde, so zu sagen, gar nicht zu verlassen brauchen; haben sie eine benachbarte Bahn zerstört, so gehen sie auseinander nach Hause und sind friedliche Bürger; der ankommende Feind findet dann die Bahn unfahrbar und wird bei drohender Haltung der b e w a f f n e t e n und

kriegsbereiten Bevölkerung die Wiederherstellung der Schienenwege kaum ermöglichen können. Nähert sich aber ein Truppentheil des eigenen Heeres, um den Feind von der Bahn zu vertreiben, so ist der Landsturm der gefährlichste Gegner der feindlichen Besatzungen und Posten, weil er erst zum Entsetzen der letzteren wie ein Gott aus der Maschine dann erscheint, wenn bereits von anderer Seite die Gefahr droht, und er die Niederlage des Gegners gewiß macht.

§ **15.** Dienst einer Streifpartei bei dem Angriff auf eine im feindlichen Gebiete befindliche Eisenbahn behufs Zerstörung derselben. Der Dienst solcher Truppen ergiebt sich durch die Beantwortung der Fragen: „Was soll erreicht werden, und wie ist die vorgesteckte Aufgabe zu erreichen?

Was soll erreicht werden? Antwort: Eine derartige Hemmung des Bahnverkehrs, daß der Feind den Schienenweg nicht benutzen kann, um mit dessen Hülfe früher an einem Punkt zu sein, ehe ich es haben will. Kann ich das nicht durch eine Hemmung des Bahnverkehrs erreichen, so ist eine Zerstörung des Schienenwegs unnöthig, zweckwidrig und schädlich, weil sie ein Vandalismus ist.

Wie kann ich aber obigen Zweck erreichen? Antwort: Durch Entsendung von Truppen, welche, mit allen Hilfsmitteln dazu versehen, den Schienenweg in einen Zustand versetzen, daß er für den Gegner unbrauchbar wird und dieser genöthigt ist, nicht nur die Bahn zu verlassen, sondern auch statt rasch mit der Bahn nach einem wichtigen Punkt zu fahren, langsam zu marschiren, wodurch ich Zeit erlange, mein Heer in einen solchen Zustand zu versetzen, daß es am Tage und Platz der Entscheidung das überlegene ist. Aus dieser Antwort ergiebt sich für jeden einzelnen Fall die Richtung und Ausdehnung der Zerstörung einer Bahn.

Unüberwindliche Geländehindernisse, feindliche Truppen oder beide vereinigt können die Ausführung der Aufgabe unmöglich machen. Wie weit solche entsendete Truppen ihren Streifzug ausdehnen dürfen, geht jedesmal aus den besonderen kriegerischen Lagen der beiderseitigen Heere hervor; jedenfalls aber ist der Streifzug mehrere Tagemärsche weit, da nur da eine möglichst erfolgreiche Hemmung des Bahnverkehrs stattfinden kann, wohin der feindliche Arm nicht mehr reicht, also wenigstens außerhalb des taktischen Bereichs des Gegners, an Plätzen, wo höchstens schwache Posten die Bahn besetzt halten und beobachten. Die verschiedenen Lagen der beiderseitigen Heere in sich und gegen einander, ob von einer Stellung oder vom Vor- oder

Rückmarsche aus eine Streifpartei entsendet werden soll, ob sich der Gegner ruhig verhält oder vor- oder zurückgeht, ob der Streifzug kurz vor einer Schlacht oder nach einer abgeschickt wird, und ob letztere gewonnen oder verloren war, ob der Feind kühn oder zaghaft auftritt, die Lage der Bahn selbst und hundert andere Dinge geben den Maßstab für die Ausdehnung des Streifzugs ab.

Die größte Sicherheit von Streifparteien besteht in der Heimlichkeit und Schnelligkeit ihrer Märsche und in der strengsten Geheimhaltung ihrer Absichten und der Lage der Angriffspunkte, die so beschaffen sein muß, daß der Feind letztere wegen ihrer großen Entfernung vom feindlichen Heere für gesichert genug hält oder aus eigner Schwäche zc. sie nur schwach besetzt hat. Ungeahnt muß die Streifpartei an mehreren Punkten zugleich erscheinen, ehe von ihrer Ankunft dem Feind hat Nachricht gegeben werden können. Ihre Märsche sind vorzugsweise bei Nacht zu machen. Durch Mitnahme von Lebensmitteln muß sie sich bis zur Erreichung ihres Zweckes unabhängig von den Landeseinwohnern machen, um jeden Verrath durch Letztere zu vermeiden. Außer Lebensmitteln und Munition müssen die Truppen möglichst leichtes Gepäck tragen, höchstens der Mann noch ein Paar Schuh, ein Hemd, einige Fußlappen, sowie Verbandzeug. Die Lebensmittel müssen der Erhaltung wegen aus Schiffszwieback, Speck, Reis, Hülsenfrüchten, Salz und Pfeffer und gedörrtem Fleische bestehen; zum Getränke ist guter, starker Branntwein, gemahlener Kaffee, Thee, auch Chocolade das Zweckmäßigste. Ebenso muß das Futter für die Pferde mitgeführt werden, wenigstens von Heu und geschrotenen Hülsenfrüchten soviel, daß die Thiere nicht allein auf grüne Fütterung angewiesen sind, sondern sich allmälig an diese gewöhnen können, indem man ihnen täglich außer trocknem Futter auch etwas Gras und Klee zukommen läßt. Für die ganze Zeit des Streifzugs trocknes Futter (Hafer zc.) mitzuführen, ist bei größerer Ausdehnung desselben nicht möglich, weil das Pferd, das sie doch selbst tragen muß, zu sehr belastet werden würde. Grünes Futter muß also stets bei dergleichen Zügen den Pferden gegeben werden. Wo natürlich Fourage beigetrieben werden kann, muß es aus Rücksicht für die Thiere geschehen. In feindlicher Nähe, bei bedenklicher Stimmung der Bevölkerung, wird bei Nacht marschirt, am Tage in Wäldern und Schluchten zc. geruht, wo Wasser ist, oder auch in Ortschaften, deren Umfassung und Umgebung eine rasche Befestigung und gute Vertheidigung mit geringen Mitteln und Truppen ermöglichen.

Ist ein solcher Ort zugleich Bahnhof an der betreffenden Bahn oder doch an dieser gelegen, so ist dies um so besser, da Ortschaften Arbeitskräfte und Geräth liefern und gleichzeitig der Mannschaft und den Thieren größere Bequemlichkeiten während der Ruhe gestatten. Während der Besetzung des Ortes ist natürlich das Verlassen desselben von Seiten der Einwohner verboten und wird durch aufgestellte Reiterposten an den Ausgängen und im Orte umherstreifende Trupps vom Fußvolk verhindert. Wo immer geruht wird, da ist die Hälfte der Mannschaft in Allarmbereitschaft, die halbe Reiterei hat gesattelt, die andere Hälfte ruht. Nur wenige im Versteck liegende, weit vorgeschobene Fußvolk- und Reiterposten sichern das Bivouac oder Quartier; weiter zurückstehende Reiterposten überbringen die Meldungen der Schildwachen, die durch verabredete Zeichen wichtige Nachrichten an die Reiter oder an Patrouillen geben. Ganz vorn stehen nur Fußvolk-Schildwachen, die der Fernsicht wegen auf Anhöhen, dichtbelaubten Bäumen ꝛc. stehen; über sie hinaus gehen keine Patrouillen. Einwohner werden von den vorderen Schildwachen nicht angehalten, damit deren Stellung nicht eher durch Fremde erfahren werden kann, als bis Letztere nicht mehr entwischen können. Erst innerhalb der Posten begegnende Patrouillen und die daselbst aufgestellten Verbindungstrupps halten daherkommende Einwohner an und führen sie zum Befehlshaber der Streifpartei. Ganz offene Orte und einzelne Höfe sind beim Marsch und in der Ruhe möglichst zu vermeiden; sind sie auf dem Marsch nicht zu umgehen, z. B. in gebirgigen Landstrichen in engen Thälern, oder wegen Mangels außerhalb des Orts befindlicher Uebergänge über Gewässer ꝛc., so muß dies in tiefster Ruhe und größter Ordnung geschehen, und im feindlichen Gebiete müssen die der fremden Sprache kundigen Offiziere und Mannschaften vorn und hinten, sowie hier und da auf die Seiten sich gleichmäßig so vertheilen, damit die Einwohner in ihrer eigenen Sprache angeredet und ihre Fragen ebenso beantwortet werden können. Am Tage während der Ruhe müssen die nahen Orte scharf beobachtet werden; auf jede gefahrdrohende Erscheinung hin wird unverzüglich der Lagerplatz verlassen, und sollte dies nicht gut unbemerkt angehen, so wird augenblicklich das Dorf, der Hof von einem Theil der Truppen besetzt, um die Bewohner am Zeichengeben oder an der Abfertigung von Boten zu hindern, während der andere Theil der Streifpartei den Marsch auf Umwegen nach dem vorgesteckten Ziele fortsetzt und an geeigneter Stelle die Besatzung des Dorfes erwartet. Kommt es zu einem Ge-

fechte mit dem Gegner, so darf dies nur angenommen werden, um den Rückzug zu decken — und hierzu ist ein kräftiger Angriff zum Zurückwerfen des Gegners am richtigen Platze, — oder wenn das Gefecht nöthig ist, um die fragliche Zerstörung an der Bahn vornehmen zu können, indem man den Feind gewaltsam von der Bahn verdrängt. Niemals darf hierbei die Verfolgung weithin ausgedehnt werden, um etwa gelegte Hinterhalte zu vermeiden. Nach dem Gefechte wird entweder sofort die Zerstörungsarbeit begonnen oder weiter marschirt, um in Entfernung von einigen Stunden an einem günstigen Platze sich wieder zu lagern. Sobald es dunkel wird, muß der Lagerplatz verlassen und mit wenigen*), bis höchstens ½ Stunde weit vor- und seitwärts geschobenen Sicherheitstrupps vom Fußvolk mit einigen Reitern als Ordonnanzen zur Absuchung des Geländes und Besetzung der zu überschreitenden Engwege auf verschiedenen gleichlaufenden Wegen abmarschirt werden. Nur kleine Trupps folgen den einzelnen Colonnen als Nachhut auf geringe Entfernung, ¼ bis ½ Stunde, um nicht von der Colonne abzukommen; an Engwegen, welche besetzt sind, werden die Nachhut-Trupps durch die hier befindlichen Posten abgelöst, welche nun die Nachhut bilden. Die Sicherheitstrupps sollen auch durch alle möglichen Mittel die Einwohner und feindliche Truppen über ihre Marschrichtung zu täuschen suchen, sei es, daß sie Umwege machen, während die Hauptcolonne in einer andern Richtung vorgeht, oder daß sie an nicht benutzten Straßen und Wegen scheinbar für nachfolgende Truppen bestimmte Wegemerkmale anbringen rc. Während der Zerstörungsarbeiten besetzen mit Hinterhalten die Nachhut-Trupps solche Punkte im Rücken der Partei, über welche etwa der Feind herkommen kann oder welche beim Rückzug unumgänglich überschritten werden müssen, z. B. Engwege. Jede vom Rücken her drohende Gefahr haben sie natürlich sofort den vorderen Abtheilungen durch Meldungen, Fanale oder Schüsse erkennen zu geben. Große Straßen lasse man möglichst unbenutzt; um so mehr bewege sich eine solche Streifpartei auf gangbaren Wald- und Feldwegen, auf Huten rc. Der Führer jeder einzelnen Marschcolonne erhält seine besonderen Verhaltungsmaßregeln für den Fall eines Begegnens mit dem Feinde. Zu einer bestimmten Stunde muß jede Colonne auf dem Ruheplatze ankommen und zwar so zeitig, daß bereits bei Tagesanbruch der Marsch und die Aufstellung der Sicher-

*) S. ferner hierüber noch §. 18.

heitswachen vollendet ist. (Im Sommer also um 4 Uhr Morgens.) Sind Lebensmittel für Mensch und Thier von den Bewohnern zu entnehmen, so geschieht dies unmittelbar vor dem Abmarsch aus dem Bivouac oder Quartier, dessen Bewohner über Zweck, Stärke und Marschrichtung der Partei natürlich zu täuschen sind. Falsche Nachrichten auszusprengen ist eine zum Gelingen der der Streifpartei gestellten Aufgabe unbedingt nöthige Kriegslist. In der Nähe angekommen, wo die Zerstörung der Bahn stattfinden soll, ist eine gründliche Erkennung derselben auf der zu zerstörenden Strecke das erste Geschäft, was Offiziere in bürgerlicher, landesüblicher Kleidung am Tage thun müssen, um genau bis zum Anbruch der Nacht ihre Vorbereitungen und Unterweisung der Mannschaft getroffen haben zu können. Das Schanzzeug wird nachgesehen; was schadhaft ist, wird zurückgelegt; Leitfeuer werden zurechtgelegt, Blendlaternen bereit gehalten, Pulver in erforderlichen Mengen in wasserdichte Säcke, — nicht in schwere Kasten — gefüllt ꝛc. Es ist gut, mit dem Angriff auf die an der Bahn aufgestellten feindlichen Posten bis zur Dunkelheit zu warten, weil dann die Ueberraschung größer ist und der Feind nicht die Stärke der Angreifer übersieht; läßt sich aber die Anwesenheit der Streifpartei nicht bis zum Abend verheimlichen, so muß natürlich sofort der Angriff gemacht werden und zugleich die Zerstörungsarbeit beginnen. Ist die Bahn nicht von feindlichen Truppen besetzt, so werden in der Dunkelheit unweit der Bahn an Wegen zahlreiche, aber schwache Reiter- und Fußvolk-Hinterhalte gelegt, die nur wenige Doppelhorchposten auf einige hundert bis tausend Schritte vorschieben. Hinter diesen 100 bis 200 Schritte zurück streifen unausgesetzt kleine Patrouillen statt stehender Schildwachen, welche die vorderen Posten im Auge und Acht auf deren Zeichen haben. Während die vorderen Posten sich durch Nichts aus ihrem Versteck treiben lassen, und Jeden, der sich nähert, an sich vorbei lassen, aber ihn durch Zeichen zeitig den Patrouillen melden, haben diese den eigentlichen Sicherheitsdienst der Wachen zu besorgen. Alle begegnenden Landeseinwohner — bei Nacht werden es wenige sein — halten sie an und befördern sie zur Wache, die sie nicht eher als beim Abmarsch wieder loslassen. Die Pioniere und Mineure beginnen, unterstützt von Fußvolk, ihr Zerstörungswerk unter dem Schutze der Hinterhalte, während der Rest der Mannschaft marsch- und gefechtsbereit als Rückhalt stehen bleibt. Ortschaften und einzelne Höfe, die im nächsten Bereich der Zerstörungsstelle liegen, werden durch den Rückhalt bewacht, daß Niemand her-

aus kann. Zur Täuschung der Einwohner und der feindlichen Truppen entsendet der Führer der Streifpartei Abtheilungen zum Angriff und zur Besetzung eines oder mehrerer von dem ersten Zerstörungspunkte abgelegener Orte, am besten gegen Bahnhöfe, um hier aufgehäufte Bahnvorräthe, als: Wagen, Locomotiven, Kohlen, Schwellen, zu vernichten, wegzunehmen oder doch die Besetzung hier festzuhalten. Dadurch wird die Aufmerksamkeit des Feindes von der eigentlichen Zerstörungssphäre ab- und auf solche Schein-Angriffe oder Scheinbewegungen gelenkt. Ein Angriff auf wichtigere Punkte muß zur Vergrößerung der Täuschung mit leichter Artillerie — Raketen — unterstützt werden, weil hierdurch die Allarmirung der zur Sicherheit der Bahnstrecke befindlichen feindlichen Abtheilungen eine ausgedehntere ist und dadurch bewirkt wird, daß nur nach diesen scheinbar am entschiedensten angegriffenen Punkten alle feindlichen Posten sich hinziehen. Hiermit aber gewinnen die zur Zerstörung der Bahn bestimmten Abtheilungen mehr Zeit zu ihrer Arbeit. Sicherlich wird der Gegner sich verleiten lassen, zumal beim Angriff auf mehrere besetzte Bahnhöfe, alle zur Deckung der Bahn aufgestellten Trupps einzuziehen, um die Bahnhöfe zu retten; das verschafft aber den Arbeitern Freiheit zum Handeln.

Die Verhaftung der Bahnwärter — wenn sie auf ihrem Platze sind — ist das Erste, was von den Sicherheitstruppen der Streifpartei geschieht. Die Zerstörungsarbeiten selbst müssen während der möglichst kürzesten Zeit, also Nachtarbeiten bei völliger Dunkelheit, vollendet sein, um noch vor hellem Tage bereits wieder abmarschirt zu sein, ehe die Einwohner und Truppen längs der Bahn unsere neue Marschrichtung gesehen haben. Die Zerstörung beginnt gleichzeitig an mehreren Punkten und hört zu einer festgesetzten Stunde auf, damit der Abmarsch zur befohlenen Zeit von allen Punkten geschehen kann; sollte eine Arbeit in der gegebenen Zeit nicht vollendet werden können, so ist sie entweder in der folgenden Nacht, wenn der Feind es zuläßt, fortzusetzen, oder die Arbeiter bewirken mehrere kleine Beschädigungen. Die Zerstörung der Bahn ist Hauptsache und also muß auch der Angriff feindlicher Schaaren mit aller Kraft abgeschlagen oder das Gefecht so lange hingehalten werden, bis eine mehr oder minder bedeutende Schädigung vollbracht ist. Dann aber ist der Rückzug schleunigst zu nehmen, und sei es auf Umwegen. Zahlreiche Hinterhalte dienen zur Deckung der Arbeiter am besten; sie werden nicht so leicht entdeckt und können in der Nacht leichter kleine feind-

liche Trupps ohne Geräusch gefangen nehmen; größere aber werden von den Rückhalttruppen unter dem Schutz der Dunkelheit verjagt. Das Schießen von Seiten der Wachen ist ganz unstatthaft, Säbel und Bajonnet ist ihre Hauptwaffe; ebenso ist Schreien und Rufen zu verbieten, denn dadurch wird die Umgegend aufmerksam und der Streifpartei kann alsdann leicht der Rückzug durch eine allgemeine Allarmirung der benachbarten Orte verlegt werden. So wie der Führer der Partei Gefahr für seinen Rückweg erkennt, oder daß in Folge des feindlichen Angriffs die Zerstörung unausführbar wird, so hat er durch verabredete Zeichen — schrille Pfiffe, abgeschossene Raketen ꝛc. — die Arbeiter einzuziehen und unter dem Schutze der als Nachhut dienenden Hinterhalte den Rückzug anzutreten. Ein allgemeiner Sammelpunkt ist deshalb vorher anzugeben und dieser muß einige Stunden rückwärts liegen; nach ihm ziehen alle etwa versprengten Trupps. Die im Versteck liegenden Schildwachen — die vorgeschobenen Doppelhorchposten — erhalten die strengste Weisung, jeden unnöthigen Lärm durch Schießen zu vermeiden; Meldungen werden entweder mündlich oder durch Zeichen, Pfiffe ꝛc. den Rückhalttruppen und den Wachen gemacht. Um alles laute Anrufen dieser Schildwachen zu vermeiden, gelten für Runden, Patrouillen bestimmte leise zu gebende Zeichen, welche sich die der Schildwache Nähernden zuerst geben müssen, worauf diese antwortet. Wer kein Zeichen giebt, wird sofort den rückwärtigen Patrouillen gemeldet und von diesen festgehalten. Nähern sich diesen Trupps Leute, welche verdächtig erscheinen, so meldet dies die Patrouille der Feldwache, ruft aber erst auf höchstens 12 Schritte Entfernung an. Die Doppelhorchposten haben zur Vermeidung unnöthigen Schießens keine geladenen Gewehre, dahingegen aber die Patrouillen, welche bei einer Ueberrumpelung durch Schießen die Wachen allarmiren.

Da an verschiedenen Stellen auf einer Bahnstrecke von 3 bis 4 Stunden Länge zugleich die Zerstörung geschieht, so ist anzunehmen, daß in Einer Nacht wenigstens ein Punkt gründlich unfahrbar gemacht wird und daß dadurch trotz eines etwa erzwungenen Rückzugs einzelner Abtheilungen dennoch der Zweck des Streifzugs erreicht wird.

Jede einzelne Abtheilung hat ihre besonderen Arbeiter, Wachen und Rückhalttruppen und ist unabhängig von den anderen. Jedoch kann und muß der Rückhalt der einen bei einem Angriff auf die benachbarte dieser zu Hülfe eilen, wenn es ohne Gefahr für die eigene Abtheilung geht; nach dem Gefecht aber hat sie sich schleunigst wieder

auf ihren alten Platz zu begeben. Die Aufstellung der einzelnen Abtheilungen in sich ist der Art, daß rings um die Arbeiter die Wachen im Versteck liegen, und die Rückhalttruppen stehen in der Mitte ebenfalls gedeckt durch günstige Gebäude, in einem Dorfe ꝛc. Die Verbindung aller Abtheilungen unter einander geschieht längs der Bahn durch Fußvolkpatrouillen, die — wo Draisinen sind — auf solchen fahren.

**§. 16.** Angriff auf eine Bahn im eignen Lande mit Verwendung des Landsturms. Es fragt sich noch, was für Maßregeln ein Feldherr gegen Schienenwege des eignen Landes ergreifen müsse, die vom Feinde besetzt sind und welche Ersterer wieder in seine Gewalt bringen will. Diese Thätigkeit ist ein Theil einer strategischen, angriffsweise vorgehenden Vertheidigung, welcher im eigenen Gebiete eine Menge Vortheile sich bieten, wie sie sich in Feindes Land niemals vorfinden können. Der Angriff auf eine uns gehörende Bahn, wodurch wir dieselbe entweder nur vor Zerstörung durch Feindes Hand retten, oder sie ihm entziehen und zu unserm eignen Gebrauch abnehmen wollen, versetzt uns auf ein ganz neues Gebiet des kleinen Krieges. Die Lage der Bahn zu den beiderseitigen Heeren ist ganz gleichgültig. Ein herrliches Feld für den Parteigänger und für den Volkskrieg beginnt hier. Ein tüchtig geführtes und gut ausgerüstetes Streifcorps, mit dem aufgebotenen Landsturm in Vereinigung, ist ganz vorzugsweise geeignet, den Gegner, der, längs einer Bahn in größere und kleine Haufen zersplittert, abhängig von dem Geschick seiner Hauptarmee ist, und bei dem bloßen Gerücht von der letzteren Niederlage und Rückzug in eine unbehagliche Spannung geräth, durch plötzliche, rücksichtslose Ueberfälle und Neckereien bei Tag und Nacht zur Verzweiflung zu bringen, ihn von der Bahn abzudrängen, ehe er größere Zerstörungen ꝛc. bewerkstelligt hat, seine Verbindung mit dem Haupthеere und in sich zu unterbrechen, die einzelnen Posten an der Bahn aufzuheben, zu verjagen und dadurch eine dem Feinde gerade beim Rückzug vielleicht so unendlich wichtige Bahnlinie zu entreißen, ehe er sie für uns nutzlos machen kann, und Alles das in kürzester Zeit, wodurch die Ueberraschung für den Gegner um so nachhaltiger und entmuthigender wirkt. Während nun das Streifcorps beständig die Verbindungen des Feindes bedroht, kleine Posten aufhebt, anrückende Verstärkungen des Gegners durch kecke Anfälle, falsche Nachrichten täuscht und kopfscheu macht, und so zu sagen überall und nirgends ist, hält der bewaffnete Landsturm fest, was

das ruhelose Streifcorps im Fluge genommen, damit es weiter ziehe zu neuem Siege. Die Thätigkeit dieser Streifcorps zur Wegnahme einheimischer in Feindes Händen liegender Bahnen ist in vielen Punkten ähnlich der einer zum Angriff auf feindliche Eisenbahnen behufs Zerstörung derselben ausgesendeten Partei, abgesehen davon, daß hier von keinen Zerstörungsanstalten die Rede sein kann, sondern nur von solchen, wie sie in §§. 36 und 37 zum Festhalten und Wiederherstellen der Bahnen geschildert sind. Es bedarf also keiner andern Zusammensetzung, wohl aber z. B. anderer Ausrüstung zum Bau. (S. §. 40, 6 u. 1.)

**§. 17.** Fortsetzung. Der Angriff auf den Feind muß nach den in §. 15 angegebenen Grundsätzen stets mit aller Kraft geschehen; die Ueberzahl des Gegners darf die Streifpartei nimmer fürchten; sie muß angreifen, sei es auch nur, um sich in Achtung zu setzen, ohne Aussicht auf glücklichen Erfolg. Vielleicht kommt er doch. Audaces fortuna juvat. Nirgend bewährt sich dies Wort besser als im Kriege, zumal wenn der Gegner den Culminationspunkt des Erfolgs überschritten hat. Hauptsache ist bei allen Angriffen auf feindlicherseits besetzte Eisenbahnen, daß der Plan wohl durchdacht ist, geheim gehalten wird, die Ausführung aber schnell, pünktlich und an allen Punkten gleichzeitig geschieht. Sobald die Streifpartei bis nahe an die anzugreifende Bahn gekommen ist, deren Beschaffenheit der Parteiführer durch Karten und Pläne, sowie durch Landeseinwohner schon kennt, ehe er sie selbst zu Gesicht bekommt, dann ist es die richtige Zeit, daß auch der Landsturm an und um die Bahn sich erhebt, eine etwa beabsichtigte Zerstörung durch den Feind hindert und der Streifpartei den Sieg über den Gegner erleichtert. Nachdem die Streifpartei eine Station weggenommen und die feindliche Besatzung verjagt hat, besetzt der Landsturm die Station militärisch, hält sie fest und zeigt durch verabredete Zeichen (z. B. Läuten der Glocken in bestimmten Schlägen, Abschießen einer bestimmten Zahl Raketen ꝛc.) den übrigen Ortschaften das Gelingen des Angriffs an, um den Landsturm dadurch zum Kampfe aufzufordern. Die beim Angriff auf die Station betheiligt gewesene Abtheilung des Streifcorps geht nun zur Unterstützung anderer Punkte, zur Verfolgung sich zurückziehender feindlicher Haufen und zu neuen Angriffen aus. Hat der Gegner die Bahn vollständig verlassen, so übernimmt ein Theil des Streifcorps die Verfolgung des flüchtigen Gegners, um ihn nicht zu Athem kommen zu lassen, zugleich überall den Landsturm zum Aufstand auffordernd,

damit versprengte feindliche Schaaren gefangen werden. Inzwischen richtet der andere Theil sich an der Bahn zur Vertheidigung derselben ein, beseitigt etwa von dem Feinde vor seinem Abzuge an der Bahn vorgenommene Beschädigungen, und bleibt da, bis andere Truppen die Bahn besetzen.

Scheinangriffe dürfen nur auf solche Bahnstellen gerichtet werden, deren Zerstörung den Bahnbetrieb am gründlichsten hemmt und die also am hartnäckigsten vertheidigt werden. Während also zur Verstärkung solcher Punkte der Vertheidiger von minder wichtigen Plätzen Posten einziehen wird, können letztere Bahnstellen ohne Schwierigkeiten vom Angreifer besetzt werden. Hauptsache ist, daß besonders bestimmte Abtheilungen des Angreifers sofort auf die Bewachungsmannschaften der feindlichen Fanale, optischen Telegraphen &c. losstürzen, um sie zu verhindern, die Zeichen zu geben, während die Hauptmasse den eigentlichen Kampf mit dem Gegner besteht.

Die Zeit des Angriffs ist am besten kurz vor die Stunde zu setzen, in welcher — den eingezogenen Nachrichten nach — vom Gegner die Wachen und Posten längs der Bahn abgelöst werden, was meistentheils des Morgens früh geschehen wird. Die Angriffstruppen haben alsdann den Tag zur militärischen Besetzung der Bahn, zur Verfolgung des Feindes, zu technischen Arbeiten vor sich; sie können ferner nach einer angestrengten Nacht unter dem Schutze des Landsturms, eher am Tage einer nöthigen Ruhe genießen, wenn sie überhaupt zur Ruhe kommen, als bei Nacht, welche mehr Sicherheitstruppen gegen etwaige Rückkehr des Gegners erfordert. Außerdem sind die feindlichen Wachen kurz vor ihrer Ablösung lässiger im Patrouillendienst und auf Schildwache; die Angriffstruppen werden also ungehinderter bis nahe an die feindlichen Feldwachen herankommen und sie überraschen können.

Was die Stärke der einzelnen Angriffshaufen betrifft, so richtet sich diese lediglich nach dem militärischen und technischen Werthe der anzugreifenden Punkte, der Art, daß es stets besser ist, lieber mit Aussicht auf Erfolg wenige, aber wichtige Punkte, als viele und ohne Aussicht, dieselben halten zu können, anzugreifen. Ist auch bei der innern tüchtigen kriegerischen Beschaffenheit einer ausgesuchten Parteigängerschaar die Wahrscheinlichkeit fast Gewißheit, daß seine an Kopfzahl dem Feinde etwa unterlegenen Abtheilungen denselben doch überall werfen werden, so darf man sich deshalb nicht

verleiten lassen (wegen der voraussichtlich entstehenden größern Verwirrung des Gegners), zu viel Angriffe mit verhältnißmäßig schwachen Kräften auszuführen; denn 1) ist jedenfalls mehr Aussicht auf Erfolg, wenn gegen jeden einzelnen Angriffspunkt mit größern Massen vorgegangen wird; 2) ist der Feind ebenso gut genöthigt, die Bahn aufzugeben, sobald er 3 oder 6 Punkte an derselben verloren hat; 3) endlich sind weniger Angriffe leichter zu überwachen; es sind weniger selbständige Unterbefehlshaber nöthig, die Reibung ist geringer, die Erfolge sind jeder für sich entscheidender, und ein Rückzug weniger auflösend, als wenn die Partei, in viele kleine Haufen ohne genügende Stärke in sich getheilt, zurückgeht. Man greife also nur solche Punkte an, die für den Bahnbetrieb wichtig sind und zugleich militärischen Werth haben, als größere Bahnhöfe, Brücken, Einschnitte, Dämme, Waldstrecken 2c. und lasse kleine, offene Bahnhöfe, ebene Bahnstrecken 2c. höchstens durch Patrouillen beunruhigen und beobachten, oder durch den Landsturm vom Feinde säubern.

Die Führer des Landsturms — aber der Geheimhaltung wegen nur diese — sind vor dem Kampfe genau von der ihnen obliegenden Aufgabe zu unterweisen, so daß im Augenblick des Erscheinens der Streifpartei, d. h. beim ersten Lärmzeichen, jeder Landsturmhaufe seinen Dienst, seinen Sammelplatz kennt. Der Landsturm bewaffnet sich so gut als möglich, wenn er keine Waffen durch die Militärbehörden erhalten hat oder sie ihm durch den Feind abgenommen sind; er bleibt ruhig, bis ihm das Zeichen zum Aufstande gegeben ist; dann handle er aber blitzschnell, um die Eisenbahn und die Provinz vom Feinde zu reinigen. Er arbeite der Streifpartei vor; seine Erhebung wird den Sieg derselben erleichtern und ausgiebiger machen.

**§. 18.** Zusammensetzung und Ausrüstung einer Streifpartei. Arbeitstruppen. Aus dem Dienst, wie er im Obigen für eine Streifpartei beim Eisenbahnkrieg gezeichnet ist, geht die Zusammensetzung, Stärke und Ausrüstung derselben hervor. Sie zerfällt in zwei Haupttheile, eine arbeitende und eine taktisch verwendbare Truppe, welche die Arbeiter gegen Ueberfälle schützen muß.

Die Arbeiter- oder technischen Truppen. Wir haben die dieser Truppengattung zukommenden Arbeiten im §. 12 kennen gelernt und daraus gesehen, daß dazu in den meisten Fällen nur eigens geschulte Arbeiter verwendet werden können, sei es auch nur als Aufsichter und Vorarbeiter, während als Handlanger und Gehilfen auch recht gut ungeübtere Leute brauchbar sind. Die Pioniere

müssen daher Schlosser, Zimmerleute, Schmiede, Maschinenbauer, Bauleute ꝛc. in ihren Reihen zählen; zu den Mineuren gehören gelernte Bergleute. Zu den Erdarbeiten theile man den Pionieren, sofern sie nicht zahlreich genug sind, Leute des Fußvolks zu.

Je stärker eine technische Truppe ist, um so mehr wird sie auch im einzelnen Falle ihrer Verwendung leisten können, um so gründlicher wird sie auch bei einer Eisenbahnzerstörung wirken.

Die zu einer Zerstörung günstigen Punkte liegen selten dicht bei einander und so ergiebt sich schon hieraus, daß die fragliche Bahnstrecke stets einige Stunden Wegs lang sein wird. Zieht man ferner die in §. 13 aufgeführten Gründe in Betracht, so geht aus diesen Gründen die Nothwendigkeit hervor, die einer Streifpartei beizugebenden Pionier- und Mineur-Abtheilungen nicht zu gering, wenigstens 250 Mann stark, zu machen. Hiervon sind ungefähr 24 Mineure. Rechnet man auf 4 Stunden Bahnstrecke 6 Zerstörungsplätze, z. B. 1 Damm, 1 Tunnel, 1 mittelgroße (100 Fuß lange) Brücke, 1 Einschnitt, 1 Bahnhof, 1 Waldstrecke, so kann man durchschnittlich jedem Platze ungefähr 40 Mann technische Truppen geben. Was überhin an wirklicher Stärke der Truppe ist, sind die Offiziere und Signalisten. 40 Pioniere durchschnittlich, d. h. 36 Pioniere und 4 Mineure incl. Unteroffiziere, sind aber die geringste Anzahl an einem Punkte, der in wenigen Stunden völlig unbrauchbar zum Bahnverkehr gemacht werden soll, da man der angestrengten Thätigkeit wegen mit Ablösungen arbeiten lassen muß, also nur die Hälfte der Mannschaft schanzt. 20 Arbeiter können z. B. in einer Stunde circa 50 Stück Schienen abnehmen oder 50 Stück Schwellen abräumen, 20 bis 30 Bäume fällen, 360 bis 500 Fuß mittelleichter Erde auswerfen, eine Reihe Eisenpallisaden setzen ꝛc.; um also eine gründliche Zerstörung in kurzer Zeit, in wenigen Stunden zu bewirken, müssen die Arbeiter zahlreich sein, und, wo die Pioniere nicht reichen, diesen von dem Fußvolk Mannschaft zu Handlangerdiensten und als Mitarbeiter gegeben werden. An jedem Zerstörungspunkt hat ein Offizier die Oberleitung; er läßt, da er seine Aufgabe kennt, auch nur das Schanzzeug mitnehmen, was er bedarf; alles Uebrige läßt er weg. Ersatz-Schanzzeug muß in genügender Menge an Ort und Stelle sein, um ohne Unterbrechung die begonnene Arbeit fortzusetzen. Blendlaternen beleuchten in dunkler Nacht die Arbeit. Alles Sprechen ist während derselben streng verboten, um keine Veranlassung zu Nachlässigkeit zu geben. Die Offiziere und Unteroffiziere führen strenge

Aufsicht; sie geben ihre Befehle leise, damit möglichst wenig Geräusch entsteht.

125 Mann bilden 1 Compagnie mit 1 Hauptmann, 3 Lieutenants, 10 Unteroffizieren, 2 Spielleuten, 96 Pionieren, 12 Mineuren, 1 Krankenwärter, so daß jede Compagnie 3 Arbeitsabtheilungen zu 40, beziehungsweise 38 Mann ohne Offiziere bilden kann. Damit möglichst wenig Fuhrwerk zur Beförderung des Schanzzeugs bei der Streifpartei ist und doch nach angestrengten Märschen die Mannschaft noch hinlängliche Kraft zum Arbeiten hat, so sind die technischen Truppen beritten. Während der Arbeit bleiben die Pferde bei den ledigen Pferden des Fußvolks, welches dieselben neben seinen eigenen hält.

Kleidung und Bewaffnung ist möglichst leicht zu machen; eine Mütze mit großem Schirm gegen die Sonne, eine Joppe mit dunklen Knöpfen, weite Beinkleider, die in hohe Gamaschen mit ledernem Fußstück gesteckt werden, ein langer, weiter Mantel mit Kaputze und kurze Stiefel bilden den Anzug. Der Mantel ist zugleich die Decke beim Schlafen und ist über die Brust gerollt zu tragen, wenn es zur Arbeit geht, damit bei einem feindlichen Angriff auf die während der Arbeit zusammengekoppelten Pferde bei dem Verlust der letzteren die Mannschaft ihre Mäntel wenigstens behält. Während des Marsches ist der Mantel von dem Reiter vor sich über das Pferd zu legen und am Sattel zu befestigen.

An Waffen führen die Pioniere ein Faschinenmesser mit Sägerücken, einen Revolver (Pistole) an einem schwarzen Leibkoppel mit kleiner verschiebbarer Patrontasche. Sonstige Ausrüstungsgegenstände sind: ein Mantelsack für Leibwäsche, Schuh-Putzzeug, ein Brodbeutel von starkem Zwillich, eine lederumzogene Feldflasche und ein Feldkessel in weitem Wachstuchüberzug. Das Putzzeug ist auf das Nothwendigste zu beschränken, um das Gewicht der Last zu erleichtern. In besonderen Beuteln ist für mehrere Tage Nahrungsmittel für Mann und Pferd aufzubewahren. Endlich hat das Pferd auch noch das Schanzzeug und eine wollene Decke zu tragen, welch' letztere zum Schutze des Pferdes in der Ruhe bei schlechtem und kaltem Wetter dient. Ungefähr beträgt bei dieser Ausrüstung des Mannes und Pferdes die von diesem zu tragende Last 300 Pfund Zollgewicht. *)

---

*) Hierbei ist gerechnet auf acht Tage Nahrungsmittel für den Mann à täglich: 1 Pfund Zwieback, $\frac{3}{4}$ Pfund gedörrtes Fleisch, $\frac{1}{8}$ Pfd. Reis,

§. 19. Die Deckungs-Truppen. 1) Das Fußvolk. Wir kennen bereits deren Zweck und Dienst. Es gehören verschlagene, findige, vorzüglich wachsame, disciplinirte, muthvolle Führer und Leute dazu, die ihren mühseligen Dienst gerne thun und Ausdauer haben. Am vortheilhaftesten möchten dazu Jäger oder Schützen sein, die mit einem leichten Zündnadelgewehr und Haubajonnett oder Dolch bewaffnet sein müssen. Da das Fußvolk nach den Märschen auch einen höchst angreifenden Wachtdienst zu versehen hat, und vor allen Dingen, weil die nothwendige Geschwindigkeit der Märsche denselben eine große Ausdehnung und Dauer auf oft sehr schlechten Wegen giebt, wodurch der Körper bedeutend angestrengt wird, so muß auch das Fußvolk beritten sein, wenn es auch nicht aus gewandten Reitern zu bestehen braucht. Pz. hat die Bildung und Zusammensetzung solcher berittenen Schützencorps in seinem Werke: „Die Eisenbahnen und ihre Benutzung als militärische Operationslinien, Adorf 1853," ausführlich behandelt und es genügt hier, nur kurz dessen geniale Ansichten über diesen Punkt zu erwähnen. Pz. geht von dem Grundsatze aus, daß eine Streifpartei in jeder Beziehung selbständig sein und also aus allen drei Waffen bestehen muß. Da aber Schnelligkeit bei ihrem Wirken die Hauptsache ist, so sind Reiterei und reitende Artillerie die wahren Waffen zum Parteigängerkriege; ihre geringe Wirkungsfähigkeit in durchschnittenen Geländestrecken und die dadurch hervorgerufene Schutzlosigkeit und Unselbständigkeit der Reiterei macht aber einer Streifpartei leichtes Fußvolk zu einer Nothwendigkeit. Da indessen auch das beste, marschgeübteste Fußvolk — schon der Schuhe wegen — auf längere Dauer keine ausgedehnten (Gewalt-, Eil-) Märsche und schwierige Anstrengung zu ertragen vermöchte, wie

¾ Pfund Hülsenfrüchte, 2 Loth Salz, 1 Loth Pfeffer, 1½ Loth Kaffee oder Thee, 4 Loth Speck, in Summa ca. 3 Pfund oder für acht Tage ungefähr 24 Pfund. An Getränken noch auf 8 Tage: 2 Litre Branntwein, was bei dem angestrengten Dienst nicht zu viel ist. Das Pferd braucht an Stroh, Heu, Körnerfrüchten oder Hülsenfrüchten täglich ca. 17 Pfund, was in acht Tagen 136 Pfund ausmacht. Hiervon braucht jedoch nur die Hälfte (68 Pfund) mitgeführt zu werden, die andere wird durch Fouragirung (grün oder trocken) ersetzt. Rechnet man das Gewicht des Reiters mit Kleidung und Ausrüstung auf 200 Pfund, so trägt also das Pferd 200 + 24 + 68 Pfund = 292 Pfund. So lange die Einwohner gutgesinnt sind, kann täglich das Futter ꝛc. von denselben herbeigeschafft werden; in Feindes Land muß aber ein bestimmter Futtervorrath mitgeführt werden.

der Parteigängerkrieg heutigen Tags sie von den Truppen verlangt, so „setze man das Fußvolk zu Pferde"*) und die Anstrengungen sind nur die halben. Das berittene Fußvolk — Schützen — kann dann mit der Reiterei gleichen Schritt halten und die Selbständigkeit der Streifpartei in taktischer Beziehung ist gesichert. Das Fußvolk ist und bleibt Fußvolk im Gefecht; es reitet nur auf dem Marsche. Vor dem Gefecht sitzt es ab; der dritte Theil der Mannschaft bleibt aufgesessen und hält die ledigen Pferde, zu deren Deckung gegen feindliche Angriffe besondere Truppenabtheilungen befehligt werden. Pz. macht ein solches Bataillon reitenden Fußvolks 1200 Mann stark, welche Stärke zu Fuß 750 Mann ungefähr abgeben würde. In vier Compagnien getheilt zählt dann jede zu Pferd: 5 Offiziere, 25 Unteroffiziere, 4 Signalisten, 4 Pioniere, 250 Scharfschützen, 1 Sattler, 1 Schmied, 5 Offizierburschen und 5 Stabspersonen, in Summa 300 Mann, von denen 112 Mann nicht zum Fußgefecht verwendet werden können. Zu Fuß würde nach Pz. jede Compagnie 187 Mann stark sein, was für eine derartige leichte Infanterie unbedingt zu stark ist. Theilt man aber das berittene Bataillon von 1200 Mann in fünf Compagnien ein, so ist jede 240 Pferde stark, oder im Einzelnen 4 Offiziere, 20 Unteroffiziere, 4 Signalisten, 1 Sattler, 1 Schmied, 4 Offizierburschen, 3 Stabspersonen, 1 Arzt, 202 Schützen, von denen 3 Offiziere, 12 Unteroffiziere, 3 Signalisten 134 Schützen zum Fußgefecht eintreten können, was ein Bataillon zu Fuß von 760 Mann in 5 Comp. gäbe.**)

---

*) In dem letzten Bürgerkriege Amerika's besaß die nordstaatliche Armee eine Anzahl berittener Infanterie-Regimenter, welche später sehr vermehrt wurden und deren Bestimmung weniger darin bestand, als Kavallerie verwendet zu werden, als vielmehr die Möglichkeit zu gewähren, ausgeruhte Truppen schnell an bedrohte Punkte zu werfen; sie waren meist durch Maulthiere beritten gemacht und erhielten im Verlauf des Krieges mehrfache Gelegenheit, sich besonders nützlich zu beweisen. (Sander, Gesch. des 4jähr. Bürgerkrieges. S. 26.)

**) Streifparteien, die auf Wiedergewinnung einheimischer, in Feindes Händen befindlicher Bahnen ausgehen, haben aber das vor den in feindlichem Gebiet thätigen bei ihrem Dienste voraus, daß sie bei dem Angriff auf Bahnen ihre gesammte Kopfzahl — bis auf wenige zur Bewachung der Pferde nöthige Mannschaft — in das Gefecht führen können. Die Pferde des Fußvolks brauchen nicht dem Schutze besonderer Abtheilungen der Partei anvertraut zu werden, sondern sie können in den Dörfern 2c. eingestellt

Die Anzahl der Offiziere und Unteroffiziere bliebe dieselbe, aber die einzelnen Körper wären in Hinsicht auf Verwaltung, Mannszucht, Ausbildung, Führung im Gefecht und auf dem Marsche handlicher, bequemer; besonders aber erfordert die durch das vorzügliche Zündnadelgewehr berechtigte zweigliedrige Stellung des Fußvolks und die durch genannte Waffe veränderte Taktik kleinere Compagnien. Die Eintheilung des Bataillons in fünf Compagnien entspricht auch mehr dem Compagnie-Colonnensystem, was bei leichten Truppen und zum kleinen Kriege ganz unbedingt als Grundlage der Formation angenommen werden muß. Aber es bleibt auch, selbst wenn eine Compagnie zur Deckung der ledigen Pferde zurückbleibt, stets noch ein Bataillon zu vier Compagnien zur fernern Verwendung übrig, mit denen ohne Störung des taktischen Verbandes jede Bewegung möglich ist. Nach dem Absitzen stellt sich das Fußvolk in aller Eile in Compagnien zusammen, die in drei Züge und sechs Halbzüge getheilt werden. 1 Offizier, 8 Unteroffiziere, 1 Signalist per Compagnie bleiben bei den ledigen Pferden. Das Bataillon befehligt 1 Stabsoffizier, dem 1 Adjutant beigegeben ist; zum nicht streitbaren Theil des Bataillons zählen 5 Aerzte, 5 Roßärzte, 5 Krankenwärter, 1 Schreiber, 1 Zahlmeister, 1 Zahlmeistergehülfe, 2 Büchsenmacher.

Die Bekleidung und Ausrüstung der Scharfschützen ist möglichst leicht und dem angestrengten Dienste entsprechend zu machen. Der Anzug ist der der Pioniere mit kleinen Abzeichen zur leichteren Erkennung, das um den Leib zu tragende Koppel- und sonstige Lederzeug ist schwarz; eine verschiebbare Patrontasche hängt auf dem Marsche hinten und wird zum Gefecht nach vorn geschoben; als Waffe dient ein leichtes Zündnadelgewehr, das über die Schulter hängend getragen wird, sowie ein Haubajonnett. Schanzzeug darf natürlich nicht fehlen, die Beile hängen neben dem Haubajonnett. Statt des Tornisters haben die Schützen kleine Mantelsäcke, die zum Umhängen auf den Rücken eingerichtet sein müssen. Auch der Mantel muß zum

---

und während des Gefechts den Einwohnern überantwortet werden, natürlich mit Zurücklassung einer kleinen Wache im Orte und einiger Pferdewärter. Somit kann das Bataillon des Fußvolks statt mit 760 Mann mit wenigstens — natürlich abgesehen von allen besonderen Abgängen, als Kranke ꝛc. — 1050 Mann in's Gefecht gehen, und die Reiterei braucht ebenfalls keine oder nur sehr geringe Deckungstruppen für die ledigen Pferde zurückzulassen, sondern fast in ganzer Stärke thätig sein.

Kragen über die Brust gerollt werden. Im Mantelsack ist ein besonderes Gefach für Patronen, deren jeder Schütze 120 Stück bei sich führen muß (d. h. 30 in der Patrontasche, 90 im Mantelsack).

**§. 20.** 2) Die Reiterei. Leichte Reiterei findet im Parteigängerkriege ihr eigentliches Wirkungsfeld und sie bildet also einen nothwendigen Bestandtheil einer Partei, die auf Zerstörung oder Wiedereroberung der in Feindes Händen befindlichen Eisenbahnen ausgeht. Sie ist bei den ausgedehnten, oft verwegenen Zügen der Parteigänger Auge und Ohr, aber zugleich auch der zerschmetternde Blitz, der mit betäubendem Donner unvermuthet aus heiterem Himmel den sorglos daherziehenden Gegner überfällt und durch die Ueberraschung des Angriffs und die Wucht desselben selbst den überlegenen Gegner zermalmt. Weit ausgedehnte Sendungen zur Erlangung von Nachrichten über den Feind und dessen Pläne, verwegene Angriffe auf Wagenzüge, Aufhebung von Relaisposten, Wegnahme feindlicher Kassen und Vorräthe, Sicherung der Streifpartei während der Ruhe und der Zerstörung der Bahn, Deckung der ledigen Schützenpferde durch gut angelegte Hinterhalte ꝛc. sind die Hauptaufgaben der Reiterei einer Streifpartei und dies gerade auch dann, wenn letztere auf Zerstörung feindlicher Bahnstrecken ausgeht. Während die technischen Truppen, gedeckt durch die Schützen und einige Reiter, ihr Zerstörungswerk an der Bahn vorbereiten oder ausführen, lenkt ein Theil der Reiterei durch rasche, kecke Angriffe auf feindliche Abtheilungen oder durch Besetzung resp. Bedrohung wichtiger Bahnhöfe, die dem Zerstörungspunkt entfernter, der feindlichen Armee näher liegen, oder durch sonstige kühn ausgeführte Handstreiche die Aufmerksamkeit des Feindes und der feindlichen Bevölkerung von dem Hauptzielpunkte der Streifpartei ab oder theilt sie doch so, daß die Zerstörungsarbeiter auf möglichst geringe oder gar keine Hindernisse stoßen. Die Reiterei der Streifpartei muß, um obige Aufgaben erfüllen zu können, hinlänglich stark sein. Auf jedes Schützenbataillon werden ungefähr $2\frac{1}{2}$ Schwadronen erforderlich, jede Schwadron zu 150 Pferden; davon deckt Eine die ledigen Pferde, $\frac{1}{2}$ Schwadron wird zum Sicherheitsdienst während der Ruhe und Arbeit benutzt, und 1 Schwadron geht auf weitere Streifereien allein oder in Vereinigung mit anderen Reitern und Schützen aus. 5 Schwadronen bilden ein Regiment unter 1 Befehlshaber und 2 Stabsoffizieren; der Befehlshaber des Regiments hat zur Seite 1 bis 2 Adjutanten. Zum Stab zählen ferner 1 Zahlmeister, 1 Zahlmeistergehülfe, 1 Schreiber, 1 Trompeter, 1 Büchsenmacher, so-

wie 5 Offizierdiener. Die Schwadron ist stark: 4 Offiziere, 14 Unteroffiziere, 3 Trompeter, 120 Reiter, 1 Schmied, 1 Sattler, 1 Arzt, 1 Roßarzt, 4 Offizierdiener, 1 Krankenwärter, zusammen 150 Mann, also 5 Schwadronen gleich 750 Mann, dazu der Stab mit 14 bis 15 Mann, zusammen das Regiment 764 bis 765 Mann, also so stark, als ein Schützenbataillon zu Fuß. Die Bekleidung der Reiter ist gleich der der übrigen Truppen; als Waffe führt sie den Säbel mit Korb und einen Revolver. Eine kleine Patrontasche mit 25 bis 30 Patronen am schwarzen Koppel trägt sie über der Schulter; alles Uebrige ist wie bei den Schützen.

**§. 21.** 3) Artillerie. Nicht nur die taktische Selbständigkeit der Partei wird durch Beigabe einiger Geschütze gewonnen, sondern das Bewußtsein, Artillerie ist da, hebt auch den Muth der Mannschaft und wirkt auf den Gegner in einzelnen Gefechtsfällen niederschlagend, zumal wenn dieser selbst keine Geschütze zur Hand hat. Was den ersten Punkt betrifft, die taktische Selbständigkeit der Partei, so ist diese um so nothwendiger, je weiter und großartiger die Unternehmungen angelegt werden und je stärker also die Partei sein muß. Um indessen durch die Beigabe der Geschütze nicht der Beweglichkeit der durch ihre Schnelligkeit vorzugsweise wirkenden Truppe Eintrag zu thun, wird man am besten Raketengeschütze (mit Wurstwagen) ihrer bequemen Bedienung und Fortschaffung halber, sowie wegen der Leichtigkeit ihrer Aufstellung zum Gefecht in jedem Gebäude zum Parteigängerkriege verwenden, wenn auch ihre Treffsicherheit und Schußweite die der übrigen Geschütze nicht erreicht. Es handelt sich aber bei dem kleinen Kriege und namentlich bei dem Eisenbahnkrieg niemals um eine Gefechtsführung, in welchem die Artillerie den Ausschlag geben soll; sie soll unter allen Umständen nur Hilfswaffe sein und daher auch nur da auftreten, wo sie durch einige sichere Schüsse den übrigen Waffen Luft verschaffen kann und durch ihre Erscheinung selbst bereits moralisch wirkt. Solche Fälle treten beim Eisenbahnkrieg ein im Kampfe gegen feindlich gesinnte Landeseinwohner, die als Landsturm den Volkskrieg führen und selten Geschütze haben; ferner bei Verfolgung des geschlagenen Gegners, bei Ueberfällen auf Wagenzüge, Eisenbahnzüge, zumal wenn letztere in Engen laufen; ferner in Orts-Gefechten, im Kampf in und gegen Engwege 2c. Bei allen diesen Gelegenheiten wird die Wirkung und die Treffsicherheit der Raketen durch die Oertlichkeit des Gefechtsplatzes und die Gefechtsverhältnisse selbst erhöht und diese Waffe also

vollständig ihren Zweck erreichen. Zumal gegen anbrausende Bahnzüge werden einige schräg treffende Raketengeschosse auf 300 bis 800 Schritte abgefeuert entschiedenen Erfolg haben; leicht lassen sich überall zu beiden Seiten der Bahn einige Raketengeschütze aufstellen, die dem anfahrenden Zug ein donnerndes Halt zurufen. „Nahe an den Feind heran," ist die Loosung der Geschütze beim kleinen Kriege; rasch, plötzlich und mörderisch wirken, ihre Hauptsache; sie brauchen also keine Schußweite von Tausenden von Schritten; einige Hundert bis Tausend Schritt sind genug; das plötzliche Erscheinen derselben an Stellen, wo Artillerie nicht vermuthet wird, hebt völlig den Vortheil der großen Schußweite auf und macht sie entbehrlich. Sie haben keine Batterien sich gegenüber, sondern höchstens einzelne Geschütze, ihr Ziel sind vorzugsweise Menschen und Wagen. Aber einige in einen mit Truppen besetzten Bahnzug geschleuderte Raketengeschosse werden eine solche Unordnung herbeiführen, daß die anderen Waffen leichtes Spiel mit der Vernichtung der feindlichen Truppen während des Aussteigens und Ordnens zum Gefecht haben werden, und sollten auch einige Raketengeschütze im Gefecht verloren gehen, so ist der Verlust leicht zu ersetzen und unbedeutend.

Zu einem Bataillon, 2 bis 2½ Schwadronen und 1 bis 2 Pionier-Compagnien, gehört eine Raketenbatterie von 8 Geschützen, die mit einem Theil der Bedienungsmannschaft auf 8 vierspännigen Wurstwagen fortgeschafft werden und zusammen 400 Stück Raketen mit sich führen. Dazu kommen noch einige Wagen mit Reservemunition. Mehr als 2 Batterien zu je 8 Geschützen darf nie eine Streifpartei mit sich führen, wenn sie auch obige Stärke weit überschreitet, weil ihre Beweglichkeit darunter leiden würde. Denn wenn auch die Raketen und ihre Gestelle in besonderen Fällen, z. B. im Gebirge, auf sehr schlechten Wegen rc. auf Pferde und Saumthiere verladen werden können, so sind doch stets Munitionswagen nöthig, die bei größerer Anzahl den Troß zu sehr vermehren, die Beweglichkeit und Heimlichkeit der Streifpartei hemmen. Aber abgesehen davon sind mehr Geschütze auch nicht nöthig, denn gehen von 16 Stück auch 4 ab als Hilfswaffe entsendeter Reiterschaaren, werden 3 bis 4 auf etwaigen Gefechts- rc. Verlust gerechnet, so bleiben doch noch 8 Stück wenigstens übrig, die an der Eisenbahn selbst verwendet werden können, wo die eigentliche Zerstörung derselben stattfinden soll; also hinlänglich genug, um selbst auf zwei bis drei günstigen Punkten zu wirken; und da auf jedes Gestell 50 Raketen ohne

die Reservemunition mitgeführt werden, so giebt das bei 16 Gestellen 800 Schuß, was sicher mehr als genügend für einen Streifzug von acht bis zwölf Tagen ist.

Die Ausrüstung der Raketeure ist einfacher als die der andern Truppen, da die erstern z. T. auf den Wurstwagen gefahren werden können und also nicht so viele Pferde zum Reiten brauchen. Der Anzug ist dem der übrigen Waffen gleich; als Waffe führt der Raketeur neben einem Faschinenmesser einen Revolver am Leibgurt. Die fahrenden Raketeure tragen eine Jagdtasche, welche die sonstigen Bekleidungsstücke des Mannes, das Putzzeug und Lebensmittel auf mehrere Tage enthält; der Mantel wird um die Brust gerollt getragen. Die nicht fahrenden Raketeure müssen beritten sein und ist ihre Ausrüstung wie die der Schützen und Reiter bis auf die Waffen.

**§. 22.** 4) Troß. Der Troß einer Streifpartei muß und kann möglichst gering sein. Er muß gering sein, um die Beweglichkeit der Truppe nicht zu erschweren, er braucht aber auch nicht groß zu sein, da eine solche Truppe sich ja stets nur auf eine verhältnißmäßig kurze Zeit vom Heere entfernt, also alles überflüssige Gepäck, selbst unter günstigen Umständen das der Offiziere und Mannschaft zurücklassen kann. Munition trägt jeder Mann hinlänglich bei sich, 120 Patronen genügen für den Schützen, 25 bis 30 für den Reiter, Raketeur und Pionier vollständig für einen Streifzug bis zu 14 Tagen, da alle Gefechte Ueberfalls- oder Rückzugsgefechte sind und weniger mit der Feuerwaffe als mit der blanken Waffe geführt werden müssen, um eine schnelle Entscheidung herbeizuführen. Es bedarf also keines massenhaften Nachfahrens von Patronen. Lebensmittel für Mensch und Thier sind stets von der Mannschaft selbst so reichlich mitzuführen, daß wenigstens für einige Tage kein Mangel eintritt, und ist eine Erneuerung derselben nöthig, so müssen sie eben beigetrieben werden, was einer mehrere Tausend Mann starken Truppe nicht schwer fallen wird. Auch sind keine Kassenwagen nöthig, die Mannschaft erhält die Löhnung voraus oder nachher; zur Bezahlung beigetriebener Gegenstände ist aber im eigenen Lande und in dem des Feindes kein Geld nöthig; die eignen Landsleute begnügen sich mit Quittungen, der Feind erhält Nichts. Nur zur Bezahlung von Kundschaftern ist eine Summe in Gold oder Papier leicht zu befördern. Nöthig sind nur einige Arznei- und Krankenwagen für Schwerkranke; Leichtkranke können reiten oder man fährt sie auf beigetriebenen Wagen.

Die allgemeine Einführung der Genfer ärztlichen Conferenzbeschlüsse ist sehr wünschenswerth, denn alsdann kann der kranke Soldat jeder Partei dem Schutze des Gegners ohne Gefahr für die Sicherheit seiner Person überlassen werden; alle Kranken und Verwundeten können dann ruhig bei solchen Streifzügen in dem nächsten Orte untergebracht und gepflegt werden, ohne daß sie fürchten müssen, in feindlichen Händen ein hartes Geschick zu erleiden. Der Troß der Partei würde auch hierdurch wesentlich erleichtert. Einige Fuhrwerke zum Fortschaffen von Sprengpulver und electrischen Batterien — wenn sie erforderlich sind — genügen; weitere Fahrzeuge sind nicht nöthig. Der ganze Troß beschränkt sich also auf einige Reservemunitions-, Pulver-, Arznei- und Krankenwagen, die zum Theil noch täglich — im Inlande selbstverständlich — beigetrieben werden können. Die Trainsoldaten sind also auch in geringster Anzahl vorhanden; sie sind gekleidet und ausgerüstet wie die fahrenden Raketeure. Im eignen Lande können zu diesem Dienst Bauern genommen werden, die auch die Wagen stellen. Der Troß fährt stets bei einer mittleren Colonne auf einem möglichst guten Wege, niemals bei einer Flügelabtheilung, damit er besser geschützt ist und das Ausreißen der Fuhrleute erschwert wird.

**§. 23.** Stärke der Streifpartei. Die Verwendung einer Truppe bedingt deren Stärke und umgekehrt, je stärker die Truppe, zu um so größeren Aufgaben kann sie verwendet werden. Je größer die Kopfzahl, je mehr Waffengattungen vereinigt sind, um so größer die Selbständigkeit einer Truppe, um so sicherer ihr Auftreten, um so tiefer ihre physische und moralische Wirkung auf den Gegner und um so weiter kann sie sich vom Heere trennen. Hundert Mann dürfen sich in Feindes Land kaum sehen lassen, ohne der Wuth der Bevölkerung preisgegeben zu sein; tausend Mann halten eine größere Stadt bereits in Zucht, zweitausend sind sogar noch Herren der Umgebung. Je stärker die Truppe, um so leichter das Beitreiben von Lebensmitteln, denn eine große Abtheilung braucht den Widerstand der Bevölkerung nicht zu fürchten, aber je geringer die Menge, um so eher findet sie überall das, was sie braucht. Indessen ist ferner die Grenze für die Stärke einer fliegenden Colonne durch die Rücksicht auf ihren Zweck, ihre Zusammensetzung ziemlich genau festgestellt und besonders geben uns die Mittel, die zur Erreichung des Zweckes einer Streifpartei während eines Feldzuges zweckmäßig angewendet werden können, ein Geringstes und Höchstes in Betreff der Kopfzahl. Schnellig-

keit und Heimlichkeit sind ihre Hauptelemente, aber sie kann nur im höchsten Grade beweglich sein, wenn die Reibung in ihr möglichst schwach ist; Heimlichkeit der Absichten und der Bewegung erfordert kleine Truppenkörper, die nicht immer an große Straßen und Orte gebannt sind, sondern die überall vorwärts können und wenig Bedürfnisse haben. Andererseits soll die Partei auch im Stande sein, hinlänglichen Widerstand selbst dann zu leisten, wenn sie mit größeren feindlichen Schaaren zusammentrifft und nach erlittenen Verlusten; ja sie muß sogar, um sich in Respect zu setzen, sich an überlegene feindliche Abtheilungen wagen und diese durch Geschicklichkeit und Tapferkeit zu schlagen verstehen. Eine Streifpartei ohne entschiedene moralische Einwirkung auf Heer und Volk des Feindes gleicht einem starken Manne ohne Muth; er wird nicht gefürchtet. Aeußere Stärke und innere Kraft sind einer Streifpartei für große Aufgaben nothwendig; moralisch kann sie nur dann auf den Gegner Einfluß haben, wenn in ihr alle kriegerischen und vor allen Dingen vaterländische Tugenden vom Anführer bis zum letzten Trainsoldaten herab im größten Maße vorhanden sind. Je größer aber der innere Werth einer Truppe, um so geringer wird sie stets an Kopfzahl zu schaffen sein; dadurch vermindert sie ihre Bedürfnisse, ihre Reibung auf Märschen 2c.; ihre Verpflegung ist leichter zu bewerkstelligen, der Dienst kann rascher und entschiedener geleistet werden; die Maschine ist handlicher, wirksamer, also besser. So treten sich bei der Frage um die höchste und geringste Stärke einer Streifpartei verschiedene Rücksichten gegenüber: einerseits wollen Selbständigkeit der Truppe, Rücksicht auf starken Abgang in Folge des strengen Dienstes und der Gefechte größere Ausdehnung bei ihrer Verwendung in Zeit und Raum, entschiedene Wirksamkeit auf den Feind eine möglichst große Kopfzahl; andererseits fordert die Rücksicht auf die Beweglichkeit, Heimlichkeit der Ausführung der gegebenen Aufgaben, Verpflegung, der innere Werth der Truppe 2c. eine geringere Stärke, und es handelt sich also darum, die richtige Mitte zu finden. Der Dienst der Streifparteien, wie sie vorliegend verlangt werden, erfordert ein selbstständiges Auftreten in jedem Gelände ohne Kleben an größeren Heeresmassen, und zwar, um Zwecke zu erreichen, die nur durch große Ausdehnung an Raum und Zeit bei steter größerer oder geringerer Nähe des Feindes, also in oft sehr schwierigen Lagen erreichbar sind. Dadurch sind alle Waffen für eine derartige Truppe bedingt, das ist erster Hauptentscheidungsgrund für eine bedeutende Größe der

Kopfzahl. Der zweite ist die Widerstandskraft, die Möglichkeit, sich selbst nach harten Verlusten selbständig gegen feindliche Truppen und die feindliche Bevölkerung im Felde auf Tage lang halten zu können. Ohne diese Fähigkeit ist eine Streifpartei zwecklos, also schädlich, denn sie ist dem Untergange zu leicht ausgesetzt. Endlich fordert der Angriff auf eine Bahnlinie eine Theilung der Partei in mehrere hinlänglich starke Massen, die selbständig neben einander mit nur loser Verbindung jede für sich ihre Aufgabe an der Bahn vornimmt und sich dabei selbst schützen kann. Das ist der dritte Hauptentscheidungsgrund für eine möglichst große Stärke der Partei. Diese drei Gründe sich jedenfalls überwiegender Natur gegen die entgegenstehenden, welche aus obengenannten Rücksichten für ein möglichst geringstes Maß der Truppe sprechen; aber es fragt sich, ob nicht ein höchstes gefunden werden kann, welches auch obigen Rücksichten gerecht wird. Setzt man z. B. die Stärke einer Partei auf 1 Bataillon Schützen (1200 M.), $2\frac{1}{2}$ Schw. Reiter (375 M.), 1 Batt. Raketeure à 8 Geschütze und 2 Pioniercompagnien (250 M.), also zusammen 1825 Mann und 8 Geschütze, so ist klar, daß diese Stärke viel zu gering ist, um weit ausgreifende Unternehmungen von Einfluß auf die kriegerischen Operationen bestehen zu können. Märsche, Gefechtsverluste, angestrengter Dienst ꝛc. bringen eine so schwache Truppe bald auf einen Stand der Unfähigkeit zum Parteigängerkriege. Sie bleibt stets an eine größere Heeresabtheilung gefesselt und darf nur dann kühn auftreten, wenn der Feind zaghaft geworden ist. Ihr fehlen die freien Schwingen, die Zuversicht, das Vertrauen auf sich selbst. Rechnet man dabei, daß von dem Schützenbataillon nur 760 Mann bei den Zerstörungsarbeiten an der Bahn im feindlichen Gebiete dienstbrauchbar sind, weil die übrigen die Pferde halten müssen, daß ferner eine Compagnie (152 Mann) und eine Schwadron zu deren Schutz zurückbleiben muß, so können nur 608 Mann Fußvolk und 225 Reiter und die Geschütze zur Deckung der Arbeitstruppen verwendet werden, eine Anzahl, die sich nicht auf 3 bis 4 Stunden Eisenbahnlänge verzetteln darf, um gleichzeitig verschiedene Zerstörungen vornehmen zu können, wie es doch nothwendig ist.

Erhöht man aber die Stärke der Partei auf 2 Bataillone, 5 Schwadronen, 16 Geschütze, 2 Pionier-Compagnien, so giebt dies 3413 Mann und 16 Geschütze, oder noch besser auf 3 Bataillone, 6 Schwadronen, 2 Batterien und 2 Pionier-Compagnien, so giebt dies ungefähr 4763 Mann ohne Artillerie und Troß.

Eine so starke Truppe hat hinlängliche Selbständigkeit in den Bewegungen und im Gefecht gegen eine feindliche Seitendeckung oder Vorhut; sie besitzt genügende Angriffs- und Vertheidigungskraft; sie kann ausgedehnte Streifereien unternehmen und ist keineswegs des taktischen Schutzes und der Verpflegung wegen an das Heer gebunden. Andererseits ist sie nicht zu stark, daß sie dadurch in Hinsicht auf Beweglichkeit zu leiden hätte; sie kann überall noch genügende Lebensmittel finden, jeden Weg, und sei er auch schlecht, zum Marsche benutzen, zumal da sie in mehreren — also kleinen — Colonnen auf gleichlaufenden Wegen sich bewegen soll; sie ist leicht mit den besten kriegerischen Elementen zusammenzusetzen und wirkt also auch moralisch achtunggebietend. Sie kann schon einen Verlust ertragen und ist doch noch lange stark genug, um sich auf sich selbst zu verlassen. Von drei Bataillonen sind 2280 Mann Kämpfer zu Fuß (incl. der wenigen Nichtstreitbaren) oder 15 Compagnien. Hiervon bleibt per Bataillon eine Compagnie zur Deckung der Pferde zurück, so daß also 12 Compagnien (1824 Mann) zu sonstiger Verwendung verfügbar sind. Davon muß freilich der Abgang durch Gefechte 2c. abgezogen werden, der natürlich unberechenbar ist. Dieser Abgang ist aber in einzelnen Fällen durch Verstärkung der Partei mit Hilfe anderer Truppen rasch zu ersetzen, bis sich die Lücken durch neue in das Parteigängercorps eintretende Führer und Mannschaften ausgefüllt haben.

Reiterei ist die Seele des kleinen Krieges, sie ist also in der Partei besonders reich vertreten. Fünf bis sechs Schwadronen zu 150 Mann werden bald auf vier bis drei zusammengeschnurrt sein; ein Grund, von Haus aus die Zahl der Schwadronen hoch festzusetzen, damit sie doch noch allezeit tüchtig dreinhauen können. Durch ihre kecken Reiterstückchen, ihre ewige Thätigkeit muß sie die Partei vorzugsweise furchtbar machen; das Fußvolk ist, wie die Artilleristen, nur Hilfstruppe, wo das bedeckte Gelände die Verwendung der Reiterei nicht gestattet.

Ueber die nöthige Stärke der Artillerie haben wir schon oben gesprochen (§ 21, 3.), und was die Pioniere betrifft, so ist die Zahl von 250 Mann bei einem Truppenkörper von 3 bis 4000 Mann nur mit Rücksicht auf die besonders wichtige und viel Mannschaft erfordernde Verwendung dieser Waffengattung beim Eisenbahnkrieg getroffen. Jedenfalls ist hierbei die Partei im Vortheil, die an Arbeitsgruppen ein entschiedenes Uebergewicht hat.

**§. 24.** Rekrutirung der Streifpartei. Wir kennen die Verwendung und Stärke eines Truppenkörpers, der ganz vorzugsweise zu besonderen Unternehmungen des kleinen Krieges gegen Eisenbahnen benutzt werden soll, und haben gesehen, welche Eigenschaften er haben muß. Daraus ergiebt sich auch, daß eine derartige Partei nicht durch einfaches Abcommandiren einzelner Truppentheile des Heeres gebildet werden darf, da sich die erforderlichen Eigenschaften in der Masse der jetzigen Heere keineswegs so zahlreich finden, daß jedes Bataillon, jede Schwadron ꝛc. zu dem besonderen Zwecke ohne Weiteres tauglich ist. Die Zusammensetzung derartiger Streifparteien muß vor dem Ausbruch des Krieges bereits vorbereitet sein, und zwar insofern, als ein Stamm derselben bereits durch eine Auswahl freiwillig sich zum Eintritt in die Partei meldender Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten des Heeres auf dem Papier gebildet wird. Es werden sich bei jedem Kriege zu Parteigängerschaaren immer eine hinreichende Menge Freiwilliger aus dem Heere finden, und diese Freiwilligen sind sicher nicht die Schlechtesten desselben, denn sie wissen, daß sie harte Strapazen, heiße Kämpfe und wenig gute Tage zu erwarten haben, daß auf ihre Thätigkeit das ganze Heer und das ganze Volk schaut, und von ihr sehr viel gehofft wird, daß ihnen viel, sehr viel Tüchtigkeit und Geschicklichkeit zugetraut wird. Wer sich also freiwillig zum Eintritt in die Parteigängertruppe meldet, will Viel leisten und also kann er es auch. Nimmt man nun aus diesen Leuten die besten heraus und formirt sie bereits kurz vor dem Ausbruch eines Krieges zu taktischen Körpern, so ist ein Stock vorhanden, der unmittelbar beim Ausbruch des Krieges selbst leicht durch den Eintritt freiwillig sich meldender junger Nicht-Militärs, als Studenten, Forstleute, Maschinisten, Landwirthe ꝛc. zur festgesetzten Höhe des Bestandes ergänzt werden kann. Es ist keine Frage, daß z. B. in einem Kriege Deutschlands sich stets eine große Menge junger Männer finden wird, die freiwillig den Feldzug mitzumachen wünschen; sie sind bei richtiger Leitung unschätzbare Elemente zur Führung des kleinen Krieges, da sie neben entschiedener vaterländischer Begeisterung auch eine Bildung, Opferfähigkeit und guten Willen mitbringen, lauter Dinge, die sie in Kürze zu Kernsoldaten heranbilden lassen. Das Zuströmen vieler Freiwilligen aus den bürgerlichen Ständen ist ein Beweis von der kriegerischen Kraft und Lust des ganzen Volkes, von der Begeisterung für den drohenden oder ausgebrochenen Krieg, die dem Feldherrn und der Regierung im Unglücksfalle eine mächtige

Stütze abgiebt. Besser ist es, freiwillig eintretende junge Leute ohne Kenntniß ihres kriegerischen Berufs einem soldatisch geschulten Stamme anzufügen, als ganz besondere Freicorps aus ihnen zu bilden, die erst sehr viel blutiges Lehrgeld bezahlen müssen, ehe sie dem Feinde gewachsen sind; alte Soldaten müssen ihre Lehrer im Dienst und in der Mannszucht sein, und diese werden bald aus den jungen Freiwilligen tüchtige, gesetzte Kämpfer zu machen wissen. Für die technischen Truppen und die Reiterei einer Partei wird sich vorzugsweise eine Menge junger Männer finden, die als Freiwillige eintreten wollen. Bauleute, Bergbaubeflissene, Maschinisten, Techniker, Ingenieure rc., daneben Maurer, Zimmerleute, Schiffer, Schlosser aus den Bestande des Heeres geben eine vorzügliche Pionierabtheilung; zu Reitern eignen sich am besten solche Freiwillige, die zu Hause mit Pferden umgehen gelernt haben und reiten können, als z. B. Gutsbesitzer, wohlhabende Privatleute, Studenten rc. Forstleute geben ein treffliches leichtes Fußvolk. Die wenigen Raketeure müssen dem Heere entnommen werden, da Artilleristen sich leicht zu Raketeuren umformen lassen, wo keine besonderen Raketeurtruppen bestehen.

Eine leichte Parteigängerschaar muß eine vorzügliche Ausbildung und eine straffe Zucht haben, denn ihr Dienst ist schwer und Gelegenheiten zu Ausschreitungen bei den häufigen Fällen, in denen einzelne Leute und ganze Trupps mit jugendlicher Hitze und kriegerischem Feuer sich selbst überlassen sind, bieten sich genug. Also sind charakterfeste, gediegene Offiziere, besonders solche Stabsoffiziere und Hauptleute, eine Hauptbedingung zum Wohlergehen einer Streifpartei; denn unter schlaffer Führung unfähiger Offiziere würde eine derartig zusammengesetzte Truppe weder ihren Zweck als Parteigänger, noch überhaupt als bewaffnete Macht erfüllen. Zuchtlosigkeit würde sehr bald einreißen; und weil die jungen Freiwilligen, die theilweise von Hause sehr verwöhnt sind, sich nur ungern die scharfen Zügel gefallen lassen, muß Achtung und Vertrauen zu den Vorgesetzten das ersetzen, was bei dem geschulten Soldaten die Gewohnheit und längere Erfahrung von der Nothwendigkeit der Mannszucht bereits gethan hat. Auch die älteren Lieutenants und Unteroffiziere müssen bei der ersten Besetzung der Stellen dem Heere entnommen sein, um durch ihre Erfahrung und ihr Beispiel ein gutes Vorbild den Untergebenen zu geben. Ganz zweckmäßig aber ist es, bei der Bildung der Streifpartei einige Offiziers- und Unteroffiziersstellen den Freiwilligen des Heeres und der bürgerlichen Stände aufzulassen; das Bewußtsein, befördert werden

zu können, spornt den Eifer bei jungen, gebildeten Männern an, sich auszuzeichnen, und wenn auch anfangs die Dienstkenntniß Freiwilliger gering ist, so wird das praktische Leben im Kriege ihnen schon bald eine genügende Sicherheit in der dienstlichen Praxis geben. Jedenfalls wird ein junger Manu mehr leisten wollen und können, wenn er als Lohn für seine Anstrengungen die Beförderung zu höhern Graden vor sich sieht, und Nichts giebt mehr Muth, mehr Thatendurst, mehr Lust zum Beruf, als der Ehrgeiz mit Aussicht auf Befriedigung.

**§. 25.** Ausbildung der Streifpartei. Die Ausbildung wird sich bei einem Truppenkörper von dargestellter Zusammensetzung von der des stehenden Heeres verschieden zeigen und sich nur auf den geschickten Gebrauch der Waffen, den Felddienst und das Reiten beschränken. Gehen wir die einzelnen Waffen näher durch.

a) Fußvolk. Es besteht aus Freiwilligen des Heeres und der bürgerlichen Stände. Die dem Heere entnommenen Soldaten sind bereits im Waffengebrauch und im Felddienst geübt, sie bedürfen nur noch der Fortbildung in diesen Zweigen und der Reitschule. Aber da das Fußvolk das Pferd nur als Mittel zum bequemern und raschen Marschiren benutzen und niemals als Reiterei wirken soll, so wird der zum Reiten bestimmte Unterricht sich auf das Allernöthigste beschränken. Es genügt, wenn der Schütze im Schritt und Trab einen sichern Sitz hat, Galopp braucht er auf Märschen nicht. Dabei muß er das richtige Satteln und Packen verstehen, sowie in der Pferdepflege erfahren sein, damit er das Pferd nicht drückt, Schwächen und leichte Krankheiten des Thieres selbst erkennt und sich selbst hierbei einmal helfen kann. Das ist genug. In ausgerückter Compagnie zu Pferde müssen die Schützen die einfachen Bewegungen im Schritt und Trab, den Frontmarsch, Schwenkungen zu Dreien, zu Vieren, in Zügen, in der Compagnie, Abbrechen zu Zweien, Dreien und Vieren ausführen können, ferner rasch auf- und absitzen im Glied und die Compagnie schleunigst zu Fuß und zu Pferde formiren. Mehr dem Schützen zu Pferde zu lehren, ist überflüssig, denn er braucht nicht mehr. Es ist auch nicht Zeit genug da, um ihn in Weiterem zu unterrichten. In 4 bis 6 Wochen muß er soviel reiten können, als er braucht; denn droht ein Krieg, so beginnt er jetzt auch bald; die Rüstungen sind bei den heutigen Einrichtungen der Heere in kurzer Zeit vollendet, und je eher eine kriegführende Macht losschlagen kann, wird sie es aus finanziellen Rücksichten thun. Rechnet man ferner noch einige Wochen als sich ergebende Frist, bis daß ein zu besondern

Zwecken bestimmter Truppentheil errichtet ist, und welche Zeit noch nicht zur Ausbildung verwendet werden kann, so braucht man stets 10 bis 12 Wochen, ehe eine Streifpartei, wie sie hier verlangt wird, vollzählig ist; und wenn der Feind uns zu den Rüstungen so viel Zeit giebt, so können wir zufrieden sein. Indessen ist es keineswegs erforderlich, wenn auch höchst wünschenswerth, daß gleich beim Ausbruch der Feindseligkeiten derartige Streifparteien in größter Stärke auftreten; die moralischen Factoren, der beiderseitigen Feldherren und Heere, als Begeisterung für den Kampf, Thatendurst, Kriegsgewandtheit 2c., sind im Anfang des Krieges stets noch gebunden, sie treten bei der Unklarheit der kriegerischen Verhältnisse noch nicht hellleuchtend zu Tage, Führer und Soldaten sind noch nicht in die neue Lage eingelebt und also unsicher im Handeln, und bis diese Uebergangszeit vom Frieden zum ersten größern Treffen oder zur ersten Schlacht vorbei ist, wird auch eine nur aus den Freiwilligen des Heeres gebildete, also noch schwache Streifpartei im Felde bereits vortheilhaft wirksam sein, und also ohne die Freiwilligen der bürgerlichen Stände ausmarschiren können, welche letzteren nach vollendeter Ausbildung alsdann nachgeschickt werden. Je besser sie vor dem Kriege ausgebildet sind, um so mehr werden sie leisten, und die oben genannte Frist von 4 bis 6 Wochen ist die kürzeste, die auf den Reit-Unterricht verwendet werden darf. Sie muß jedenfalls innegehalten werden. Zusammenziehungen im Lager geben die meiste Zeit und Gelegenheit zur raschen Ausbildung im Reiten und in allen übrigen erforderlichen Kenntnissen, besonders geben Freiwilligen der bürgerlichen Stände die Lager eine vorzügliche Gelegenheit, in möglichster Kürze an Mannszucht sich zu gewöhnen, sich mit dem Feldleben vertraut zu machen, sich einzuleben in die neuen Verhältnisse und mit ihren Vorgesetzten und umgekehrt genau bekannt zu werden. Der Gebrauch der Waffen, der Sicherheitsdienst im Zustand der Ruhe und in der Bewegung, die Compagnie- und Bataillonsschule, natürlich mit Auslassung alles Parademäßigen, der Reitunterricht, Alles das lernt der junge Soldat rasch im Lager; Thätigkeit vom Morgen bis zum Abend giebt ihm Abhärtung und Geschick. Am Tage einige Stunden Unterricht in der Compagnie- und später Bataillonsschule, sowie im Schießen, des Nachmittags Reiten, Abends und die Nacht auf Wache, welcher Dienst natürlich ganz à la campagne geübt werden muß, dann alle paar Tage Märsche mit Sicherheitsmaßregeln, das sind die Uebungen im Lager. Die Lust und Liebe zum Kriegshandwerk, sowie die höhere

Bildung der meisten bürgerlichen Freiwilligen, die Menge der Unterrichtenden, wozu auch z. B. für den Dienst als Schildwache, als Patrouille, als Plänkler, die Soldaten zu rechnen sind, alle diese Dinge werden die Ausbildungszeit auf ein Maß von sechs Wochen herabsetzen lassen, nach welcher Zeit die Streifpartei wenigstens einigermaßen mit ihrem Dienst vertraut ist. Das Uebrige lehrt der Krieg selbst.

b) Die Reiterei. Diese ist leichter auszubilden als das Fußvolk. Sie besteht aus Reiterei des Heeres und solchen bürgerlichen Freiwilligen, die bereits von Hause aus reiten können. Es handelt sich also nur noch um die Gefechtsreiterei. Die Reiter aus dem Heere sind darin zu Hause, die andern lernen sie bald, weil sie als Einzelne bereits mit dem Pferd umzugehen wissen und in der Masse also um so eher mit fortkommen. Die echte deutsche Reiterlust ihnen zu erwecken, das ist aber die wichtigste Kunst der Führer; dieser Geist wird der Masse und den Einzelnen manche Schwierigkeiten beim Lernen als leicht erscheinen lassen, und vor allen Dingen über nutzlose Nebendinge und Kleinlichkeiten hinwegführen, die keinem Reiter nöthig, dem Parteigänger absolut schädlich sind, weil sie ihn befangen, unselbständig machen. Bewegungen in der Schwadron in allen Gangarten, Ueberwindung von Geländehindernissen, Trabmärsche, das sind die Hauptgegenstände der Uebungen im Lager oder Quartier. Es ist der Erhaltung der Pferde wegen besser, diese vor dem Kriege in Ortschaften zu stellen, wo sie bessern Schutz gegen die Witterung finden. Kenntniß einer vernünftigen Pferdepflege ist nothwendig für jeden Reiter. Nach dem Reiten kommt die Ausbildung im Felddienst. Auf richtiges Verhalten als Patrouille oder Vedette ist viel Gewicht zu legen. Oeftere Allarmirungen bei Tag und Nacht, wie sie bei allen Waffen nöthig sind, üben die Reiter im raschen Satteln, Sammeln und Ausrücken; es kann zum täglichen Ausrücken stets die Truppe unvorbereitet gerufen werden. Damit aber zur Ausbildung der Reiterei möglichst wenig Zeit verwendet werden kann, ist es nöthig, daß unter keinen Umständen andere Freiwillige als solche, die fertig reiten können, zugeführt werden; es werden solche in Deutschland bei einem großen Kriege stets genug zu finden sein. Man muß sie nur rufen. In 10—12 Wochen muß auch die Reiterei feldtüchtig sein.

c) Artillerie. Sie ist beim Eintritt in die Streifpartei ausgebildet, da ihre Führer und Mannschaft dem Heere entnommen sind.

Wo keine Raketeurtruppen bestehen, wie in Preußen, sind Kanoniere leicht zum Dienst bei Raketenbatterien abzurichten. Etwaige bürgerliche Freiwillige, die sich melden sollten, müssen jedenfalls mit Anfertigung und Gebrauch der Raketen bekannt sein. Sie sind übrigens auch leicht weiter auszubilden, da das Schießen mit Raketen die Hauptübung vor dem Kriege ist.

d) Pioniere. Sie leisten nur technische Arbeiten, mit denen die Truppe bereits bei ihrer Aufstellung vertraut sein muß. Ihre weitere Ausbildung betrifft das Reiten, wie bei dem Fußvolk.

**§. 26.** Angriff mit Benutzung der Eisenbahnen. In künftigen Kriegen wird mehr und mehr eine taktische Verwerthung der Eisenbahnen zur Beschleunigung der Märsche im und in das Bereich des Feindes, wenn auch nicht in das Feuerbereich, statthaben, sei es, um dem Gegner in Besetzung eines militärisch wichtigen Punktes des Kriegsschauplatzes zuvorzukommen, sei es, um in weniger ausgesogenen und entferntern Landstrichen Lebensmittel ꝛc. beizutreiben, oder um eine Verbindung mit einem seitwärts thätigen Heere herzustellen ꝛc. Je mehr die Menge der Schienenwege wächst, um so gewisser wird eine Ausbeutung derselben zu kriegerischen Zwecken selbst in nächster Nähe des Feindes oder vielmehr trotz dessen Anwesenheit an der Bahn, und wenn es auch eine allzu gewagte Behauptung sein würde, daß man in Zukunft mit der Locomotive in des Feindes Gefechtsstellung gewissermaßen wie mit einem Mauerbrecher hineinstürmen werde, um diese zu durchbrechen — denn eine treffende Geschützkugel zwingt die Locomotive zum Stillstehen und das Wegnehmen einiger Schienen, einige über diese gelegte Balken ꝛc. hemmen ihren Flug — so ist doch kein Grund einzusehen, warum heutzutage nicht die Dampfwagen benutzt werden sollten zu einer rascheren Truppenzusammenziehung zur Schlacht, zur schleunigen Beförderung eines Belagerungsheeres nach der Nähe der Festung; zur taktischen Umgehung des Gegners mit Hilfe einer benachbarten Seitenbahn; zur Beschleunigung und Sicherung des eigenen Rückzugs durch Entsendung einiger Brigaden und Batterien zur Besetzung rückwärts gelegener Engpässe, die bei dem Durchzug des Hauptheeres bereits besetzt und selbst vielleicht mit Erdwerken befestigt sind, um dahinter Halt und Front machen zu können; zur Einziehung einer erschöpften, verfolgten Nachhut oder Flankendeckung eines Heeres, die durch andere Truppen abgelöst werden sollen, zu kriegerischen Drohungen in Flanke ꝛc. des Gegners ꝛc. ꝛc. Es giebt weder einen

technischen noch taktischen Grund von einiger Stichhaltigkeit, der bewiese, daß zu **taktischen** Zwecken die Eisenbahn unbrauchbar sei; grade der, welcher mit Vorliebe als Beweis angeführt wird, daß es nämlich nur der Aufhebung einiger Schienen und Schwellen bedürfe, um die Benutzung eines Schienenwegs unmöglich zu machen, beweist nur, daß bis jetzt noch die Vertheidigung dem Angriff auf Eisenbahnen überlegen, nicht aber, daß ein angriffsweises Vorgehen mit Hilfe der Locomotive absolut unmöglich ist. Man denke nur an die Erfindung der Straßenlocomotive, die ihre Schienen an den eigenen Rädern trägt und über jeden Weg fahren kann; die Maschinentechnik fordert also zur Fortschaffung von Dampfwagen durchaus nicht **unbedingt** eigens gebaute Straßen mit Schienengeleisen, sie behilft sich schon mit einer besondern Einrichtung der Räder und macht die Dampfkraft dadurch allgemeinnütziger. Leichte Zerstörungen durch Abnehmen der Schienen 2c. würden durch eine solche zu treffende Vorrichtung an den Angriffswagen trügerisch, welche die Bahnschienen unnöthig macht.

Was die Waffenwirkung der Geschütze gegen einen anbrausenden feindlichen Bahnzug betrifft, so ist diese freilich stark genug, um dem Zuge ein donnerndes Halt zuzurufen; einige die Räder und die Maschinentheile treffende Geschützgeschosse genügen, um die Locomotive gründlich zu zerstören. Aber auch hiergegen läßt der menschliche Geist Gegenmittel auffinden. Je rascher die Locomotive fährt, um so weniger bietet sie den feindlichen Geschützen einen festen Zielpunkt, selbst wenn diese auf einen vorwärts der Locomotive befindlichen Punkt im Voraus gerichtet sind. Jedenfalls müssen die Geschütze außerhalb des Feuerbereichs etwa fahrender Schützen (s. §. 27, 4), also auf 6—700 Schritt seitwärts der Bahn stehen, wenn sie näher keine besonders gute Deckung haben*), d. h. fast $\frac{2}{3}$—2mal soweit, als die Geschwindigkeit der gezogenen 12pfündigen und 4pfündigen Geschütze Frankreichs und Preußens in der ersten Secunde betragen. In einer Secunde rückt aber die Locomotive bei einer Fahrgeschwindigkeit von 12 Stunden in Einer schon um mehr als das Zweifache

*) Diese Schützen sind natürlich während der Bewegung des Zuges nicht gefährlich durch ihr Feuer; aber sie werden es, sobald der Zug im Bereich des Feindes halten und er unter dem Feuer des Gegners verlassen werden muß. Alsdann richten sie ihre Schüsse vorzugsweise auf die Geschütze des Gegners und dessen Reiterei.

ihrer Länge vorwärts, welche Schnelligkeit ja auf kurze Strecken bedeutend erhöht werden kann, um so sicherer den feindlichen Geschossen zu entwischen. Der den Bahnzug Angreifende muß also, um einen oder einige Treffer zu erhalten, aus mehreren nebeneinander stehenden Geschützen auf einen bestimmten Punkt sehr rasch feuern; und zwar gleichzeitig in dem Augenblick, wenn die Locomotive an einer Stelle ankommt, die so weit vom Zielpunkt entfernt ist, daß die Geschosse noch Zeit genug haben, um diesen letzteren zu erreichen, ehe die Locomotive über ihn hinaus ist. Wie unzuverlässig ein solches Zielen ist, ergiebt sich schon einfach daraus, daß die Artilleristen ja niemals die Geschwindigkeit des Bahnzuges schätzen können; sie schießen also aufs Gerathewohl hin in den Bahnzug und werden in Wirklichkeit meistens mehr moralische als physische Wirkung, gerade wie die gefürchteten Minen, haben. Ist aber auch eine Locomotive unbrauchbar geworden — demontirt —, so ist damit noch lange nicht gesagt, daß deshalb die Truppenbeförderung auf der Bahn vergebens oder gar nachtheilig gewesen wäre; daß, weil ein solcher Kriegsbahnzug nicht seinen Zweck erreicht, die Schienenwege taktisch werthlos wären. Das hieße ungefähr gerade soviel, als wenn man keine Festungen mehr vertheidigen oder bauen wolle, „weil die feindlichen Geschütze ja zu allen Zeiten meistens doch die Festungen zur Uebergabe gezwungen haben." Die Locomotive hat in obigem Falle immer schon viel geleistet, sie hat den Marsch der Truppen beschleunigt, und die Kräfte der letzteren geschont. Es ist nun Sache der Truppen, den Feind von der Bahn zu vertreiben. Und darüber wollen wir weiter unten sprechen.

§. 27. Sicherheitsmaßregeln während der Fahrt auf einer vom Feinde bedrohten Bahn. Eine gewöhnliche Eisenbahnfahrt ist es nicht, wenn Truppen in der Nähe des Feindes befördert werden; aber wie ein Marsch in des Feindes Nähe anders aussieht, als ein friedlicher Reisemarsch, so ist es auch bei den Bahnfahrten. Im Bereich des bewaffneten Gegners verlangen sie besondere Sicherheits- und technische Maßregeln. Da, wo auch die Bevölkerung feindselig auftritt, ist freilich eine Beförderuug von Truppen und Kriegsgeräth auf den von uns nicht besetzten Bahnstrecken unausführbar; der Fahrhindernisse werden zu viele vorhanden sein und die Schnelligkeit der Beförderung eben dadurch noch unter die eines gewöhnlichen Marsches vermindert werden. Unter solchen Umständen ist die beste Taktik für uns, dem Gegner ebenfalls die

Bahn nutzlos zu machen und große Zerstörungen daran vorzunehmen; wir haben dann doch dem feindlichen Volke materielle Verluste zugefügt und keine Partei kann die Bahn benutzen. Lassen wir aber den Volkskrieg aus der Betrachtung weg und sehen wir nur, welche Maßregeln die militärischen Bahnfahrten auf einer nur von feindlichen Truppen besetzten oder bedrohten Bahn erheischen. Diese Maßregeln sind theils rein militärischer, theils technischer Natur und lassen sich ungefähr in folgende Punkte zusammenfassen:

1) Leichte Reiterei und Schützen, in Verbindung mit leichten Geschützen — d. h. eine Truppe wie die oben geschilderten Parteigängerschaaren — marschiren 2—3 starke Tagemärsche weit vor der Abfahrt des ersten Zuges und vertreiben die in der Nähe oder an der Bahn etwa anzutreffenden feindlichen Abtheilungen oder suchen doch diese durch kühne Angriffe ganz oder zum Theil von der Bahn abzulenken. Größere nahe der Bahn stehende oder marschirende Streitkräfte müssen durch Demonstrationen des Obergenerals aus dem Bereiche der Bahn hinwegmanövrirt, durch falsche Nachrichten getäuscht werden, damit die Bahnzüge wenigstens von außerhalb der Bahn nichts Ernstliches zu fürchten haben. Die ausgeschickten Streifparteien besetzen durch Fußvolk und Geschütz einige gut gelegene Punkte an der Bahn, d. h. Bahnhöfe, Anhöhen, welche den Schienenweg beherrschen 2c. und richten sich daselbst zur Vertheidigung ein; die Reiterei streift weiter vorwärts und seitwärts, sprengt falsche Nachrichten aus und hält feindliche Truppen von der Annäherung an die Bahn durch kecke Angriffe ab. Vor allen Dingen sucht sie die etwa zum Aufstand geneigte Bevölkerung durch Mitführung von Geiseln, Erhebung starker Steuern, Abnahme der Waffen 2c. in Ruhe zu halten und Kundschafter des Gegners gefangen zu nehmen. Ist den ausgesendeten Abtheilungen der Streifpartei nicht früher die Vertreibung der längs der Bahn stehenden Besatzungen gelungen, so müssen letztere wenigstens an dem Tage, wo unsere Truppen mit der Bahn fahren, hartnäckig angegriffen werden, damit die fahrenden Truppen entweder die Bahn unbesetzt antreffen oder doch unter dem Schutz der Streifpartei aussteigen und sich gefechtsbereit machen können. Reitertrupps versperren die feindlichen Rückzugswege, verhindern die Anzündung der Fanale 2c.; die Geschütze beschießen die besetzten Bahnhofsgebäude, das Fußvolk verjagt die feindlichen Plänkler, die mit Anstalt zur Zerstörung der Bahn beschäftigten Mannschaften, säubert die Bahn von den daselbst stehenden Wachen und nimmt die feind-

lichen Geschütze. Die abziehenden Feinde werden lebhaft verfolgt, die weggenommenen Bahnstrecken durch das Fußvolk der Streifpartei militärisch besetzt, durch Bautruppen nöthigenfalls wiederhergestellt. Besonders nöthig ist, daß Knotenpunkte der Bahnen zeitig von den Streifparteien weggenommen und besetzt werden, um feindliche Annäherungen auf den Seitenbahnen zu hindern. Ist die von uns zu benutzende Bahnstrecke sehr lang, so daß die außerhalb marschirenden Sicherheitstruppen hinter den fahrenden Truppen zurückbleiben, so müssen erstere suchen, mit Hülfe von Seiten- und Parallelbahnen wieder einen Vorsprung zu erlangen oder ihre Wirksamkeit hört auf; andere Truppen müssen sie dann ablösen, oder die fahrenden Truppen schützen sich eben selbst.

2) Fanaleinrichtungen. (Siehe §. 39: „Ueber Signaltruppen".) Die ausgeschickten Streifcommandos richten einen geregelten Fanaldienst ein und haben daher für bestimmte Nachrichten vorher verabredete Zeichen festzusetzen, der Art, daß die Streifabtheilungen sowohl unter sich als auch durch sie die anfahrenden Bahnzüge von jeder Gefahr zeitig benachrichtigt werden können.

3) Fahrordnung. Die Beförderung der Truppen mit der Bahn geschieht in der Art, daß die ersten Züge von einer dem zu durchfahrenden Gelände gemäß zusammengesetzten Vorhut eingenommen werden, die von der Abgangsstation ungefähr 2 Stunden früher abfährt und somit einen Vorsprung von 12—16 Wegstunden wenigstens gewinnt. Sie muß hinreichend mit Geschütz versehen sein, um eine genügende Vertheidigungskraft zu haben. Als äußerste Spitze der Vorhut, nur einige Tausend Schritt vor dieser fährt eine Locomotive mit 2—3 Wagen, auf denen Offiziere zum Recognosciren sich befinden und die mit einigen Raketengeschützen und Scharfschützen besetzt sind. Dieser Spitzenzug hat durch verschiedene farbige Fahnen, beziehentlich bei Nacht durch farbige große Laternen am höchsten Theile des Schornsteins 2c. Zeichen zu geben, z. B. Halt, — Bahn frei, — Aussteigen zum Gefecht, — Rückwärts fahren, — Bahn zerstört, — 2c. wonach der folgende Bahnzug sich streng zu richten und welche Zeichen er zur gehörigen Zeit weiter zu geben hat. Außerdem muß der Spitzenzug die von den Streifabtheilungen errichteten Fanale durch besonders dazu bestimmte Offiziere mit einiger Mannschaft beobachten lassen, und danach seine Zeichen weiter geben. Sobald von den recognoscirenden Offizieren an der Bahn starke feindliche Truppen gesehen werden, so eröffnen die Raketeure und

Schützen auf den Wagen das Gefecht, die Scharfschützen in den Wagen (s. u. 4), steigen aus und besetzen das Gelände an der Bahn, damit die folgenden Truppen unter ihrem Schutze aussteigen können. Ist es möglich, daß die Raketengeschütze von den Wagen aus, ohne daß diese durch feindliche Geschosse gefährdet sind, feuern können, daß also vielleicht das Gelände die feindliche Geschützwirkung gegen unsern Zug unstatthaft macht, so kann der Zug so lange halten, bis die ersten Truppen des nachfolgenden Zuges ausgestiegen und gefechtsbereit sind. Alsdann werden die Raketen der Spitze auf einen günstigen Punkt neben der Bahn aufgestellt, und der Spitzenzug fährt mit dem andern aus dem Schußbereich zurück. Darf der Zug der feindlichen Geschosse wegen nicht halten, so fährt er so weit als nöthig rückwärts und macht hier Halt. Sind die feindlichen Truppen schwach, so lasse man sie überhaupt unberücksichtigt und fahre durch sie hindurch. Auf allen Zügen stehen Scharfschützen auf den Wagen, um von da aus durch ihr Feuer die aussteigenden Truppen zu decken oder auch um Schüsse als Zeichen abgeben zu können.

4) Einrichtung der Wagen zum Gefecht. (S. auch §. 36, B. 1.) Ganz unbedingt erforderlich ist es, daß die Wagen selbst zur Vertheidigung eingerichtet werden, um auch bei plötzlichen Angriffen auf den Bahnzug in demselben nicht wehrlos zu sein. Starke eiserne Platten mit Schußlöchern für Fußvolk, welche oben auf den Wagen zum Aufstellen und Umlegen angebracht sind, Säcke mit Heu oder Stroh, sind vorzügliche Deckungen gegen den feindlichen Schuß und dabei leicht einzurichten.

Die Locomotive ist gleichfalls durch einige Schützen zu besetzen. Für Aufstellung der Raketengeschütze sind auf den Wagen einige Bohlen oder Schwellen aufzulegen, damit das Stativ festgestellt werden kann. Die Fenster der Wagen sind beim ersten feindlichen Schuß herabzulassen und durch besondere Blenden, Tornister, Mantelsäcke rc. zu verhängen, jedoch so, daß an jedem Fenster eine Schußöffnung bleibt, durch welche Ein guter Schütz feuert, während die übrigen Kameraden ihm nur laden oder bei Zündnadelgewehren ihm nur die Patronen reichen. Die Schußspalte wird zweckmäßiger Weise am obern Ende des Fensters gelassen, und nicht seitwärts oder unten, weil auf erstere Art das Schußfeld freier, größer, die Stellung zum Schießen für den Schützen bequemer ist und dessen Gewehr von außen nicht so leicht ergriffen werden kann. Ein weiterer Vortheil ist, daß ein durch die hohe Schußspalte gehendes feindliches Geschoß über die Köpfe der

sitzenbleibenden Mannschaft hinweggeht und unschädlich bleibt. Sind derart die Wagen eines Bahnzugs vertheidigungsfähig gemacht, so bildet er gleichsam ein langes, bewegliches Blockhaus, dessen Vertheidiger gegen Kleingewehrfeuer völlig geschützt sind und die sogar bei langsamer Bewegung des Zugs von den eignen Waffen Gebrauch machen können. Bahnzügen mit Artillerie und Reiterei geht stets ein Zug mit Fußvolk voraus, weil das langsame Herabschaffen der Pferde und Wagen von den Waggons den raschen Uebergang dieser Waffen zum Gefecht unmöglich macht. Das Fußvolk muß also vorher die Bahn vom Feinde säubern, um den beiden andern Waffen Zeit zum Aussteigen zu geben. Die Reiter- und Geschütz-Bahnzüge sind daher auch weniger den Angriffen des Feindes ausgesetzt und es genügt bei ihnen, wenn auf einigen Personenwagen vorn und hinten etliche gute Schützen mit ihren weittragenden Gewehren stehen, die scharf beobachten, ob feindliche Truppen sich nähern. Bei ernsten Angriffen müssen vorher bestimmte Abtheilungen der Reiterei zum Feuergefecht zu Fuß aussteigen und durch ein hinhaltendes Geplänkel mit dem Gegner dem Bahnzug Zeit geben, um aus dem Bereich der feindlichen Waffen rückwärts zu fahren. Das beste Mittel zur Deckung der Reiter- und Geschütz-Bahnzüge sind Züge mit Fußvolk, die höchstens $\frac{1}{4}$ Stunde vor und nach ihnen fahren, gleichsam also die Particularbedeckung derselben bilden und bei irgend welcher Gefahr aussteigen, resp. schleunigst an den Kampfplatz heranfahren und den Schutz ihrer in die Waggons festgebannten Kameraden so lange übernehmen, bis diese selbst in das Gefecht thätig, handelnd eingreifen können. Die rasche Aufeinanderfolge von Bahnzügen kann bei strenger Beaufsichtigung und Achtsamheit des Bahnpersonals keine Befürchtungen für Unglücksfälle erwecken; im bürgerlichen Verkehr kommen in England, Belgien ꝛc. noch kürzere Zwischenräume zwischen den einzelnen Bahnzügen oft genug vor, ohne daß deshalb Unglücksfälle entstanden sind.

5) Maßregeln gegen das Bahnpersonal. Hat eine Armee keine besonderen Eisenbahntruppen, die den Bahn- und Telegraphendienst genau inne haben, so ist selbstverständlich, daß das Bahnpersonal während der Fahrt und der Ruhe auf den Stationen durch besonders hierzu befehligte Offiziere und Mannschaft bewacht wird, wie denn überhaupt alle Bahn- und Telegraphen-Beamten dem Kriegsgesetz unterworfen werden. Die Zugführer sind gehalten, bei allen gefährlichen Strecken, als hohen Dämmen, Bergabhängen, Brücken ꝛc. langsam zu fahren, um beabsichtigtes oder zufälliges Unglück zu verhüten, und

zwar gilt diese Regel sowohl bei Fahrten im eigenen als im feindlichen Gebiete, da der Selbsterhaltungstrieb dies wegen der Möglichkeit etwaiger Verrätherei des Bahnpersonals fordert, sowie wegen des Umstandes, daß Bahnzüge, die etwa an solchen Punkten, wie vorauszusetzen ist, angegriffen werden, zurückfahren müssen, um Zeit und Raum zum Aussteigen zu gewinnen, und die rückgängige Bewegung ist natürlich nur bald ausführbar, wenn der Zug langsam fährt und schnell halten kann. Bei längeren, nicht bis an das andere Ende übersichtlichen Bahnengen ist es zweckmäßig, einige Offiziere und Mannschaft vorher aussteigen und durch diese den Bahnkörper und seine nächste Umgebung — wo nöthig — bis auf einige Hundert Schritt rasch auskundschaften zu lassen, ob sich irgend welche feindliche Truppen, besonders Geschütz, oder Zerstörungen, bez. Anstalten dazu am Schienenweg zeigen, während welcher Kundschaftung der Bahnzug langsam zufährt. Zeigt sich nichts Bedrohliches, so setzt sich der Bahnzug wieder in rasche Bewegung, sobald die Patrouillen eingestiegen sind. Für die richtige Dienstführung des Bahnunterpersonals, als Bahnwärter, Weichensteller &c., werden die betreffenden Bahnhofsvorstände verantwortlich gemacht und diese nach den Kriegsgesetzen bestraft, wenn Vernachlässigungen oder gar absichtliche Dienstvergehungen durch ihre untergebenen Beamten vorkommen, wodurch den Truppen irgend ein Nachtheil entstehen kann.

6) Mitführung von Reservegeräth. Jeder Bahnzug muß eine Anzahl Reserve-Achsen, Räder &c. mitnehmen, um rasch durch Geschütze entzwei geschossene oder sonstwie gebrochene ersetzen zu können. Ferner muß für Reserve-Locomotiven gesorgt werden, welche am vortheilhaftesten von den ersten Zügen der Vorhut nach dem äußersten Bahnhof an der Strecke, die von unsern zur Deckung der Züge ausgeschickten Streifparteien besetzt ist, geschafft werden, wo sie bleiben, bis sie gerufen werden. Zu Reserve-Locomotiven dürfen nur sehr starke Maschinen genommen werden, da sie nicht selten — auf kurze Strecken wenigstens — schwere Kuppelzüge allein ziehen müssen, wenn deren zweite Locomotive auf irgend welche Art unbrauchbar geworden ist. Ueberhaupt sind zu Truppenzügen nur immer die stärksten Locomotiven zu nehmen, da sie möglichst wenig gewechselt werden können und also bei schweren Lasten weite Fahrten zu machen haben. Das Truppen-Commando hat daher die Bahnverwaltung anzuhalten, zu einer größeren Beförderung solche schwere Maschinen von Nachbarbahnen herbeizuschaffen, falls die fragliche Bahn solche nicht in hinreichender Anzahl hat.

Die Reserve-Locomotiven sollen die schadhaft gewordenen ersetzen, und sind daher besonders in der Nähe des Feindes nöthig. Deshalb werden, je größere Strecken einer Bahn wir in Besitz nehmen, auch mehr Reserve-Locomotiven auf verschiedenen Stationen aufgestellt, so daß wenigstens alle vier Meilen Bahnlänge eine Reserve-Locomotive steht, die stets dienstbereit gehalten wird, um jeden Augenblick verwendet werden zu können.

Ebenso wie Achsen, Räder und Locomotiven hat auch jeder Bahnzug eine Anzahl Schienen, Schwellen, Drehscheiben, Wasserpumpen, Schläuche &c. für den Fall mitzunehmen, daß nur leichte Zerstörungen durch Feindeshand an dem Bahnkörper angebracht seien. Auch für hinlänglichen Heizstoff der Locomotive ist bei der Abfahrt zu sorgen, denn es wird häufig vorkommen, daß die Züge unterwegs keinen solchen antreffen, weil der Feind ihn fortgeschafft hat.

Mit Wasser und besonders mit Dampf ist sehr haushälterisch zu Werke zu gehen, ohne der Geschwindigkeit der Züge Abbruch zu thun.

7) Sicherheitsmaßregeln gegen den unvermutheten Angriff. Es ist oben in 3) und 4) bereits angegeben, daß die Wagen aller Züge vertheidigungsfähig eingerichtet und durch Schützen und Raketengeschütze besetzt sind. Bei jedem Bahnzug erhält eine der auf den Wagen befindlichen Schützenabtheilungen den besonderen Wacht- oder Späherdienst, indem sie durch Schildwachen das umliegende Gelände beobachtet, feindliche Annäherung zeitig zu entdecken sucht und Acht hat auf etwa brennende Fanale des Feindes oder der Unsrigen, die seitwärts der Bahn streifen. Da jeder derartige Militärzug eine bedeutende Länge haben wird, so steht wenigstens auf dem ersten, mittelsten und letzten Wagen je ein Doppelposten, die nach allen Seiten scharf ausspähen. Die Sicherheit wird ferner erhöht, wenn vorn und hinten je ein Offizier mit einem guten Fernglase beobachten, um auch auf weitere Entfernung feindliche Truppen zu erkennen. Die Doppelposten werden von Stunde zu Stunde abgelöst; während des Dienstes ist ihre Waffe schußfertig, um beim Erkennen des Feindes nahe der Bahn sofort die Truppen durch einen Schuß zu allarmiren. Bei irgend welcher verdächtigen Erscheinung in der Entfernung müssen die Schildwachen den auf der Locomotive und den Wagen befindlichen Offizieren alsbald Meldung machen, und zwar entweder persönlich oder durch Zeichen. Der Offizier auf der Locomotive hat dann zu bestimmen, ob der Zug halten solle, oder nicht.

Meldungen, welche vom letzten Wagen oder von der Mitte nach vorn gemacht werden sollen, sind durch schrille Pfiffe oder durch den von allen Schützen auf den Wagen weiterzugebenden Ruf: „Meldung", „Eilige Meldung", dem Offizier auf der Locomotive anzukündigen, worauf derselbe halten lassen muß, damit der Truppencommandeur sich von der Ursache der inzwischen gemachten Meldung mit eignen Augen überzeugen kann. Es ist übrigens eine Kleinigkeit, eine Einrichtung an den Wagen auf allen Bahnen zu treffen, daß über letztere während des Fahrens gegangen werden kann; alsdann können alle Meldungen durch die Schildwachen persönlich und somit rascher an den Offizier auf der Locomotive gemacht werden. Gleichzeitig wird die Vertheidigung des Bahnzugs durch eine solche Einrichtung wesentlich erleichtert, indem der Raum für die Schützen gleichsam erweitert wird.

Sobald ein Angriff unerwartet — denn von beabsichtigten kann ja keine Rede sein — geschieht, haben die sämmtlichen Schützen und Raketeure auf den Wagen ein lebhaftes Feuergefecht zu eröffnen, die Fenster sind sofort zu sperren, der Zug fährt so rasch als möglich rückwärts, um wenigstens dem feindlichen Geschütz aus dem Wege zu gehen, d. h. bis an eine Stelle, wo dieses des Geländes wegen nicht mehr gegen die Bahn wirken kann. Alsdann steigen unter dem Feuer der Schützen auf dem Wagen die Truppen aus, formiren sich schleunigst und suchen den Feind von der Bahn zu vertreiben, während die Schützen den Zug besetzt halten, bis die Truppen wieder eingestiegen sind, sei es, um vorwärts, sei es, um noch weiter rückwärts zu fahren, den nachfolgenden Zügen entgegen. Diese sind bei dem Beginn des Angriffs alsbald durch verabredete Zeichen hiervon zu benachrichtigen, damit die darin beförderten Truppen Aufnahmsstellungen besetzen, oder rascher zur Unterstützung heranfahren, und thätig in das Gefecht eingreifen. Erlaubt die Ueberlegenheit der Feinde kein Aussteigen und ist auch aus irgend welchen Gründen ein Rückwärtsfahren nicht ausführbar, so ist unter Umständen rathsam, mit aller Kraft des Dampfes eine Strecke vorwärts zu fahren, daselbst Stellung zu nehmen, und die folgenden Züge abzuwarten, oder auszusteigen und den Feind in Flanke und Rücken anzugreifen, während die folgenden Züge jetzt zur völligen Vertreibung des Gegners anhalten, aussteigen und sich zum Gefecht bereit machen können. Daß dies möglich ist, dazu gehört: 1) daß der Feind keine Unterstützung während der Fahrzeit der Bahnzüge durch Besatzungen benachbarter

Festungen oder Theile eines in der Nähe stehenden Heeres zu erwarten habe;

2) daß er wenig Reiterei habe, welche das rasche Ordnen der aussteigenden Truppen zum Gefecht allein wirksam hindern kann, sobald das Gelände natürlich ihre Wirksamkeit erlaubt;

3) daß die ersten Bahnzüge oder doch wenigstens der erste der angegriffenen Fußvolk enthalte, weil dieses allein nach dem Durchbrechen des Feindes rasch aussteigen und das Gefecht im Rücken des Gegners eröffnen kann, und diesen somit zur Verkehrung der Front nöthigt.

## II. Abschnitt.

# Von dem Schutze der Eisenbahnen.

**§. 28.** Zweck des Schutzes. Unterschied zwischen Sicherung und Beobachtung einer Bahn. Eine Bahn bedarf aus verschiedenen Gründen des Schutzes:

1) weil wir selbst sie noch zu kriegerischen Fahrten benutzen wollen oder können,

2) weil die Zerstörung derselben durch Feindeshand und die dadurch bewirkte Hemmung des Verkehres dem bürgerlichen Wohlstande eine zu große Wunde schlagen würde,

3) weil wir den Feind verhindern wollen, die Bahn zu unserem Nachtheil zu Truppen- ꝛc. Beförderungen zu benutzen, sobald der Gegner dadurch einen entscheidenden Vortheil über uns während des Feldzuges ꝛc. erlangt.

Bei 1) und 2) hat der Vertheidiger positive, bei 3) nur negative, aber nicht minder wichtige und folgenreiche Zwecke. In allen drei Fällen bedarf die Bahn besonderer kriegerischer Anstalten zu ihrem Schutze; sie ist eine strategisch wichtige Linie und also ein Angriffsziel des Feindes. Die Sicherheitsmaßregeln richten sich aber nach der Wichtigkeit der Bahn für Handel und Heer und nach der Größe der Gefahr; je drohender diese, um so großartiger die dagegen zu treffenden Anstalten, um so nothwendiger die Sicherung und Vertheidigung der Bahn; je geringer die Aussicht auf einen Angriff, um so weniger wird die Vertheidigung wahrscheinlich; es ist dann nur eine Beobachtung der Bahn erforderlich. Jede Sicherung setzt eine Beobachtung gleichzeitig voraus; keineswegs hat aber eine solche allemal eine Vertheidigung zur Folge.

**§. 29.** Einfluß verschiedener Umstände auf die Sicher-

heit und Sicherstellung der Bahnen. Keineswegs bedarf in einem Feldzuge jede Bahn des Kriegsschauplatzes gleichen Schutzes. Verschiedene Umstände wirken hierauf ein und zwar:

1) die größere oder geringere Menge der Schienenwege, die auf oder nach dem Kriegsschauplatze laufen,

2) die strategische ꝛc. Wichtigkeit der Bahn für den Angreifer und für den Vertheidiger,

3) die Lage der Bahn zum Heere, das sie deckt,

4) der durch Festungen derselben gewährte Schutz,

5) der Schutz durch natürliche Annäherungshindernisse des Geländes,

6) der Zweck des Schutzes,

7) der Umstand, ob die Bahn im eigenen oder im feindlichen Lande liegt, oder ob die Bevölkerung uns gut oder feindlich gesinnt ist,

8) die Stärke und Beschaffenheit der beiderseitigen Streitkräfte.

**§. 30.** Fortsetzung. Erläuterungen. Gehen wir obige 8 Punkte näher durch. Was den ersten betrifft, so ist einleuchtend, daß der Angriff auf feindliche Schienenwege um so erschwerter ist, je mehr es deren giebt, und daß umgekehrt die Sicherheit derselben mit ihrer Anzahl wächst. Führt nach einer strategisch wichtigen Hauptstellung nur Eine Bahn, so hat der, welcher sie angreifen will, nur nöthig, diese Bahn an Einer Stelle zu zerstören oder sie zu besetzen, um dem Vertheidiger den Vortheil einer raschen Beförderung von Truppen und Kriegsgeräth aus den Händen zu nehmen; der Angreifer kann mit Einer hinlänglich starken Entsendung diesen Zweck erreichen. Der Vertheidiger kann zwar auch seine ganze Sorge auf diese einzige für ihn brauchbare Bahn richten und sie gehörig besetzen, aber da er den Punkt nicht kennt, wo der Gegner angreift, so muß er sich zersplittern und wird im Augenblick der Gefahr nirgends stark genug sein. Führen aber nach der erwähnten Hauptstellung mehrere unter sich durch Querbahnen verbundene Schienenwege, so muß entweder der Angreifer alle unfahrbar machen oder besetzen, wenn er Nutzen davon haben will, oder er muß überhaupt den Angriff gut sein lassen. Der Angreifer hat viele Entsendungen zu machen, die bei ihrer voraussichtlichen Schwäche stets Unfällen aller Art ausgesetzt sind. Der Vertheidiger hingegen hat in diesem Falle den Vortheil, daß er mit Hülfe der Querbahnen rasch an bedrohte Punkte größere Massen in kurzer Zeit werfen kann, ohne daß er, ehe Gefahr droht, eine un-

verhältnißmäßig größere Machtentfaltung zum Schutze der Bahnen nöthig hat, als bei Einer Bahn; ihm genügt eine Besetzung der Knotenpunkte und wichtiger Bahnabschnitte, die mit Hülfe der Dampfzüge und des Telegraphen in nächster Verbindung stehen. Stößt aber der Angreifer an solchen Punkten auf einen nur halbwegs kräftigen Widerstand, deren Zerstörung allein eine längere Unfahrbarkeit der Bahn hervorzubringen im Stande ist, als an Brücken, Tunnels ꝛc., so setzt er sich der Gefahr aus, daß anfahrende Verstärkungen des Gegners, die in passender Entfernung vom Kampfplatze aussteigen, und sich in Hinterhalte legen oder ihn in Flanke und Rücken angreifen, von seinem Rückzugswege abgeschnitten zu werden, ohne daß er seine Aufgabe erfüllt hat. Je mehr Bahnen mit den nöthigen Verbindungsschienenwegen also vorhanden sind, um so leichter die Vertheidigung, um so schwerer der Angriff. Die Anlage einer größeren Menge gleich- oder zusammenlaufender Bahnen, die durch querziehende verbunden sind, erhöht die strategische Sicherheit des Kriegsschauplatzes; der höchst fühlbare Verlust kostbarer Zeit wird dadurch immer geringer.

**§. 31.** Die strategische und commercielle Wichtigkeit der Eisenstraßen ist ein zweites, was auf die Sicherheitsmaßregeln einer Bahn einwirkt. Alle Bahnen, die in einem Operationsobject, z. B. einer Stellung, Festung, zusammenlaufen oder die kürzesten Verbindungen zwischen dem Heer mit Basis, Depotplätzen, Reserven, anderen Heertheilen ꝛc., die seitwärts stehen, sind, sind strategisch wichtiger, als die solche Bahnen durchschneidenden Schienenwege, bedürfen also eher des Schutzes; sind sie doch am ehesten den feindlichen Angriffen ausgesetzt. Je weniger scharf der kriegerische Nutzen einer Bahn für uns hervortritt, um so weniger bedarf sie auch des militärischen Schutzes. Man deckt Nichts, wenn man Alles decken will.

Außer dem eigentlich kriegerischen kann aber eine Bahn auch einen hervorragenden Handels- und politischen Werth haben. Wenn z. B. durch die Zerstörung einer Bahn der allgemeine Wohlstand einer Gegend so litte, daß dadurch auch die Einnahmen des Staates bedenklich geändert würden, so verlangt die Kriegführung ganz entschieden die Deckung einer solchen wichtigen Handelsstraße, denn der Krieg kostet Geld. Reiche Städte, wie Hamburg, Bremen, Frankfurt ꝛc., Orte mit Waffenfabriken, in denen Geld, Lebensmittel, Kriegsbedürfnisse aller Art in Menge aufgehäuft sind und auf die der Feind sein besonderes Augenmerk richtet, sind für uns ganz unentbehrlich; und

es wäre eine hart sich strafende Sünde, solche Plätze und die dahin vom Heere her führenden Bahnen nicht — wenigstens gegen Handstreiche — sicher zu stellen.

**§. 32.** Die Richtung eines Schienenweges zum Heere dessen, der sie vertheidigen will oder muß, ist ein dritter Punkt, der auf die Sicherheitsmaßregeln Einfluß hat.

Ein Heer oder eine ordentlich besetzte Festung hat einen begrenzten, strategischen Wirkungskreis; durch beide wird eine Gegend nach allen Seiten hin in bestimmter Entfernung beherrscht, so daß sich kein feindliches Element in diesen Kreis hineinbegeben darf, ohne gefährdet zu sein. Die Eisenbahnen haben natürlich Theil an dieser durch Heer und Festung gewährten Sicherheit, indessen ist sie doch je nach der Lage zur Festung oder dem Heere verschieden. Alle Bahnen, die von rückwärts zu dem schützenden Gegenstande führen, oder hinter ihm laufen, genießen einer größeren, natürlicheren Sicherheit, als die von seitwärts oder von vorwärts kommenden; denn der, welcher eine im Rücken des Gegners laufende Bahn angreifen will, muß ersteren umgehen und setzt sich selbst der Gefahr des Umgangenwerdens aus. Der Angriff ist schwieriger, also weniger zu fürchten. Es gehören äußerst kühne, gewandte, leichte Truppenführer und Soldaten dazu, und diese sind nicht überall häufig. Besonders bei der Sicherung der Bahnen im eigenen Gebiete ist dieser Umstand für den Vertheidiger günstig. Wir werden bei der Betrachtung der Sicherheitsmaßregeln noch mehr darüber sprechen.

Unweit und vorwärts des Heeres oder der Festung gelegene Bahnen, mögen sie nun gleichlaufend mit der Front ziehen oder senkrecht auf dieselbe stoßen, sind gleichfalls leicht zu sichern, doch bedürfen sie ihrer strategischen Wichtigkeit wegen schon eines kräftigeren Schutzes. Sie sind oder werden beim Vorrücken Operationsbasen oder -Linien für beide feindliche Heere, z. B. die Bahn Paris-Metz-Mainz für ein mittelrheinisches deutsches oder französisches Heer, oder die Bahn Frankfurt-Basel für ein Schwarzwaldheer der Deutschen. Die Sicherung solcher Bahnen bezweckt den Schutz der hinter ihnen stehenden Truppen, indem die Bahnvertheidiger dem Feinde verwehren sollen, diese Schienenwege zur Beförderung von Belagerungsgeräth, Truppen behufs Zusammenziehung verschiedener getrennter Heertheile auf Einen Punkt 2c. zu benutzen. Je wichtiger ein solche Bahn für den Angreifer werden kann, um so dringlicher ist für den Gegner deren Sicherung, die durch eine vorgeschobene Truppenabtheilung übernommen

werden muß. Diese bildet gewissermaßen nur eine dem Feinde weit entgegengerückte Vorhut, die entweder a) bei einer senkrecht auf eine Heeresfront führenden Bahn ihre einzelnen Posten hinter einander oder b) bei gleichlaufend mit der Front führenden Bahnen neben einander stellt. Die Verbindung der einzelnen Posten unter sich und mit dem Heere oder der Festung geschieht bei a) durch die Bahn und die Telegraphen, bei b) können diese nur die Posten mit einander vereinigen und auch diese nur so lange, als dem Feinde eine Zerstörung der Bahn an irgend einem Punkte nicht gelungen ist; den Zusammenhang mit dem Heere aber müssen entweder Verbindungsbahnen oder sonstige Wege herstellen. Jedenfalls ist bei a) und b) die Verbindung der Posten unter sich und mit dem Heere eine sichere.

Schwieriger ist die Sicherung solcher Bahnen, die von den Seiten her auf eine Stellung oder dicht hinter derselben hinwegführen und zur Verbindung getrennter, neben einander stehender Heertheile oder Festungen dienen. Jeder gelungene Angriff auf solche in der Verlängerung der Front des Heeres laufende Schienenwege gefährdet den Vertheidiger derselben in Flanke und Rücken. Der Angreifer kann leicht mit Hülfe von Schienenwegen, die in größerer Entfernung vom Vertheidiger die bezügliche Bahn durchkreuzen, Truppen zum Angriff auf letztere werfen und nöthigt dadurch den Vertheidiger, seine Bahnsicherungsmaßregeln weithin auszudehnen und sich dadurch zu schwächen.

Hier sind entweder Landwehren aufzubieten oder besondere nur zum Eisenbahnkrieg zu verwendende Parteien aufzustellen.

§. **33.** Je mehr die örtliche Beschaffenheit der Umgebung einer Bahn die Annäherung an dieselbe verhindert oder erschwert, um so besser ist sie geschützt. Größere Flüsse, Ströme, Seen, Gebirge mit wenigen Uebergängen, undurchdringliche Wälder, Küsten mit vorgelegenen, gefährlichen Sandbänken, ausgedehnte Sümpfe ꝛc., die zwischen der Bahn und dem Feinde liegen, erschweren den Angriff und erleichtern die Vertheidigung, die sich in solchen Fällen auf einzelne Punkte beschränkt, gegen welche eine feindliche Annäherung möglich und also voraussichtlich ist. An allen anderen Stellen genügt eine scharfe Beobachtung durch Streifwachen, die darauf zu achten haben, daß nicht etwa durch Verrath der Einwohner oder auf geheimen, uns unbekannten Wegen ein Herankommen des Gegners an die Bahn möglich wird.

So günstig unwegsame Gegenden für die Bahnvertheidigung sind, ebenso sind es ganz offene, ebene, weithin übersehbare; sie machen

einen heimlichen Marsch gegen die Bahn unmöglich, erleichtern die Beobachtung seitens des Vertheidigers und die in ihnen laufende Bahn zeigt meistens keine solche Bahnengen, als Dämme, Einschnitte rc., deren Zerstörung den Verkehr auf längere Zeit hemmen könnte. Alle an solchen in der Ebene laufenden Bahnen vorgenommenen Beschädigungen sind sehr rasch wieder herzustellen, denn es handelt sich hier höchstens um die Wegnahme einiger Schienen und Schwellen, um das Reißen einiger Quergräben rc.

**§. 34.** Einen entscheidenden Einfluß auf die Sicherheitsmaßregeln der Schienenwege hat die Stimmung der Bevölkerung des Kriegsschauplatzes. Ist diese den Vertheidigern der Bahn günstig, wie z. B. im eignen Lande bei einem Kriege gegen Ausländer, so erwächst hieraus dem Bahnschutz eine höchst wirksame Hülfe in den Bewohnern selbst. (Siehe §. 15.) Die dem Angreifer gefährliche Stimmung der Bevölkerung macht Ersterem Streifzüge gegen Bahnen außerhalb des nächsten Bereiches seines Heeres unmöglich oder sie müssen verhältnißmäßig von starken Truppenmassen ausgeführt werden, wodurch er diese in Gefahr bringt, von überlegenen Massen erdrückt zu werden. Der Angreifer hat zwei Feinde gleichzeitig zu bekämpfen, das feindliche Heer und das feindliche Volk.

**§. 35.** Ist das eigne Heer oder das des Feindes an Zahl schwach, so daß entweder von der eignen Partei nicht viel Truppen zum Bahnschutz verwendet werden können, oder daß der Gegner voraussichtlich keine Entsendungen machen kann, also hierdurch schon eine Bahn einen gewissen Schutz hat, so ist im letzteren Fall kein Angriff auf den Schienenweg wahrscheinlich und die Sicherung beschränkt sich nur folgerichtig auf eine Beobachtung der Bahn mit möglichst geringen Kräften; im ersteren Falle — bei Schwäche des eignen Heeres — aber muß das die Bahn beherrschende Heer selbst dieselbe dem Feinde zeitig unbrauchbar machen, damit dieser wenigstens auch keinen Vortheil davon hat. Können wir die Bahn dann später vielleicht auch nicht nach Wunsch benutzen, so kann es der Feind doch auch nicht. Ist aber uns die Bahn von hohem, positivem, strategischem Werth, während sie für den Gegner nur einen negativen hat, so muß auch die Stellung und Bewegung unseres Heeres so eingerichtet sein, daß die Bahn gegen feindliche Angriffe sicher ist. Eine Vertheidigung durch Entsendungen genügt dann nicht, sobald die Bahn selbst ein strategisches Vertheidigungsobject, z. B. eine Hauptverbindungslinie mit einem oder mehreren festen Plätzen, Magazinen rc. ist.

Da, wo die Truppen aus inneren Gründen sich schlecht zum kleinen Kriege eignen, oder wo sie unzuverlässig und also unbrauchbar zum Bahnschutze sind, muß die Bahn dem Gebrauch des Feindes entzogen werden, so daß er sie nicht befahren kann; es ist dann für beide Theile so gut, als sei gar keine Bahn.

**§. 36.** Sicherheitsmaßregeln bei Bahnen des eignen Landes, beziehungsweise bei günstiger Stimmung der Bevölkerung. Wir kommen hier noch einmal auf den Unterschied zwischen Sicherung und Beobachtung einer Bahn zurück. Will A die Bahn für sich behalten, weil er sie braucht, so wird er sie gegen Angriffe sicher stellen und vertheidigen, wenn sie bedroht ist; braucht A aber die Bahn nicht oder kann oder will er sie aus irgend welchen Gründen augenblicklich nicht vertheidigen, so beobachtet er sie nur so lange, bis entweder der Feind in der Nähe ist, in welchem Augenblick er sie zerstört, oder bis hinlängliche Verstärkungen herangezogen sind. Der positive Zweck des Bahnschutzes fordert die Sicherung, der negative nur eine Beobachtung. Was nun die in Fällen anzuwendenden Maßregeln betrifft, so sind zu unterscheiden 1) alle die, welche sich auf die Bahn selbst und 2) die, welche sich auf die Sicherheit der an der Bahn aufgestellten Truppen beziehen. Da, wo ein Festhalten, eine Vertheidigung des Schienenweges beabsichtigt wird, sind unter 1) alle die Anordnungen zu stellen, welche auf Vertheilung der Truppen längs der Bahn, auf Befestigung wichtiger Punkte, auf das Kundschaftswesen und das Bahnpersonal Bezug haben, während zu 2) alles zum Sicherheitsdienst der Truppen Gehörige, also der Dienst der Wachen, Posten, Patrouillen ꝛc. gezählt werden muß. Bei der bloßen Beobachtung eines Schienenwegs fragt es sich, ob es bei einer solchen bleiben wird, — ob also nur ein negativer Zweck erreicht werden soll, oder weil ein Angriff unwahrscheinlich ist, oder aber, ob die Beobachtung jeden Augenblick zur Sicherung werden kann. Ist ein Angriff nicht zu erwarten oder beabsichtigt, so fallen alle Anordnungen weg, welche ein Festhalten der Bahn voraussetzen, z. B. Anlage von Befestigungen, Aufstellung größerer Reservetrupps ꝛc. Dagegen treten z. T. andere auf, z. B. Anordnungen zur Unfahrbarmachung der Bahn, Fortschaffung von Beförderungsgeräth ꝛc. Kann auf die Beobachtung eine Vertheidigung folgen, so treten alle Sicherheitsmaßregeln wie bei dieser ein, nur mit dem Unterschied, daß die dazu verwendeten Truppen einstweilen in möglichst geringster Stärke auftreten. Wir wollen zur bequemern Betrachtung alle Sicher-

heitsmaßregeln eintheilen in Allgemeine, d. h. solche, die unter allen Umständen zu treffen sind, und in Besondere, die also nur in einzelnen Fällen vorkommen werden, und vor allen eine beachtenswerthe Regel voranstellen: „Wer Alles decken will, deckt Nichts!"

## A. Allgemeine Sicherheitsmaßregeln.

1) Das betreffende Bahnpersonal und die Telegraphenbeamten müssen unter militärischen Oberbefehl und unter das Kriegsgesetz gestellt werden. Am besten ist es, wenn Offiziere und Unteroffiziere selbst den Bahn- und Telegraphendienst jeder Art, besonders auch als Zug- und Locomotivführer thun können, um die oft unzufriedenen Beamten, zumal in unzuverlässigen Gebieten, unnöthig zu machen, und selbst die zerstörten Bahnstrecken rasch wieder herstellen zu können. (Amerikanischer Bürgerkrieg 1861 bis 65, Krieg Preußens gegen Oesterreich 1866.)

2) Alle Stationen im Besatzungsbereich, besonders aber taktisch günstig gelegene Bahnhöfe, werden militärisch besetzt und alle Anstalten darin getroffen, daß ein feindlicher Ueberfall nicht zu fürchten ist. Liegt der Bahnhof innerhalb eines Ortes und ist dieser letztere nicht zu groß, so muß die Bahnlinie im Orte durch ständige Besetzungen einzelner gut gelegener Häuser, besonders am Ausgang des Ortes und nahe am Bahnhof gegen Angriffe der Einwohner 2c. gesichert werden. Ist der Ort zu groß für diese Maßregel, so muß die Bahn innerhalb des Platzes durch aufgestellte Trupps und Patrouillen längs der Bahn bei Tag und Nacht bewacht werden, während der Bahnhof allein stark militärisch besetzt wird.

Die Befehlshaber auf den Bahnhöfen haben dafür Sorge zu tragen, daß stets hinreichende Wassermengen zur Speisung der Locomotiven da sind.

3) Die Büreaus werden durch Schildwachen bewacht; ohne Genehmigung des befehlführenden Offiziers darf kein Bahnzug abgehen oder in den Bahnhof einlaufen. Telegraphenbeamte werden durch einen Offizier und einige Unteroffiziere und Soldaten mit geladenen Gewehren bewacht, um bei einer etwaigen Verrätherei bei Absendung und Ankunft von Depeschen sofort den Beamten verhaften zu können. Es ist gerade beim Telegraphendienst sehr gut, wenn, wie es in Preußen ist, Offiziere und Unteroffiziere mit ihm völlig vertraut sind und die Beamten unnöthig machen; denn eine absichtliche Verdrehung des Inhalts Einer Depesche durch einen unzuverlässigen Beamten

kann für Bahnvertheidiger, und das gesammte Heer die schwersten Folgen haben. Alle Arbeiten auf dem Bahnhof geschehen unter militärischer Aufsicht; Bahnwärter sind gleichwohl durch Schildwachen oder Patrouillen bewacht. Es hängt von dem Höchstbefehligenden der Truppen zum Schutze der Bahn ab, ob während der militärischen Besetzung des Schienenwegs außer den militärischen Zügen auch noch Privatzüge fahren dürfen. Wird dies erlaubt, so darf es nur bei Tage geschehen, dann müssen, wie bei allen Zügen überhaupt, die Zugführer und das Dienstpersonal durch einen Offizier und einige Unteroffiziere und Soldaten mit geladenen Gewehren beaufsichtigt werden, die Züge und die Reisenden selbst werden an den äußersten Stationen innerhalb der Truppenaufstellung genau untersucht, ob erstere Briefe, Nachrichten, Kriegscontrebande, Kundschaften 2c. befördern. Nach dem Feinde zu darf unter keinen Umständen ein Bahnzug fahren, um dem Gegner keine Locomotive 2c. in die Hände zu liefern und um Verrath durch die Reisenden vorzubeugen. Ist der Feind nahe, so ist unter keinen Umständen der Privatverkehr auf einer besetzten Bahnstrecke gestattet. An gefährlichen Stellen ist der Locomotivführer zum langsamen Fahren anzuhalten, um etwa absichtlich herbeigeführte Unglücksfälle und Verräthereien zu vermeiden. Bei dem geringsten Verdacht gegen das Dienstpersonal des Zuges hat die Aufsichtsmannschaft das Recht, von ihren Waffen Gebrauch zu machen.

4) An allen Stationen und an solchen Stellen, die voraussichtlich der Feind zur Vernichtung sich ausersehen wird, als an Brücken, Einschnitten, Dämmen, Bahnkreuzungen, Weichenstellen, auch wenn diese Punkte nicht militärisch besetzt sein sollten, sind Vorräthe von Schienen, Schwellen, Drehscheiben 2c. bereit zu halten, die natürlich durch Schildwachen oder Patrouillen zu bewachen sind. Die Bahnhofsvorstände haben für die stets vollzählige, einmal festgesetzte Summe genannter Gegenstände persönlich zu haften.

5) Geheizte Locomotiven und eine hinlängliche Anzahl Personen- und Packwagen zum Transport der Sicherheitstruppen sind stets an den Hauptstationen, wenigstens an 3 bis 4, vorräthig zu halten, so daß fortwährend wenigstens 6 bis 8 Locomotiven verwendbar sind. Diese sollen auf eingegangenen Befehl oder auf Meldung von einem drohenden Angriff auf irgend einen bezeichneten Punkt nach vorher gegebenen Anordnungen die zur Deckung verwendbaren Truppen befördern, sei es zur Verbindung der einzelnen Posten, zur Unterstützung eines angegriffenen Punktes oder zu sonst welchem Zwecke.

6) Zur beständigen Beobachtung der Bahn werden nicht blos an taktisch geeigneten Punkten (Bahnengen, Dörfern an der Bahn) Wachen (Bahnwachen) und Posten ausgestellt, welche sich durch Verhaue, Pallisadirungen, Erdaufwürfe ꝛc. gegen Ueberrumpelungen zu sichern haben, sondern hauptsächlich nothwendig ist ein beständiges Patrouilliren längs der Bahn von Posten zu Posten zur Beaufsichtigung der pünktlichen Diensterfüllung der Schildwachen und Wachen. Damit eine Truppe nicht in lauter kleine Posten aufgelöst werden muß, um die Bahn zu decken, werden nur die wichtigsten Punkte besetzt, aber größere Patrouillen fahren, zumal zur Nachtzeit, zwischen den Hauptstationen zur Verbindung derselben und zur augenblicklichen Unterstützung angegriffener Punkte. Um bei ihrer Annäherung unnöthige Aufregung der Posten zu vermeiden, müssen sich alle fremden Patrouillen durch vorher verabredete Zeichen, z. B. durch besondere farbige Laternen, Dampfpfiffe ꝛc. schon von Weitem kenntlich machen; zugleich fahren die Locomotiven langsam und halten bei dem geringsten verdächtigen Laute, der auf feindliche Gefahr schließen läßt, oder gar bei Meldungen von der Ankunft des Gegners. Stoßen fahrende Patrouillen plötzlich auf den Feind, so ist es am zweckmäßigsten, wenn der Zug eine Strecke von 1000 bis 2000 Schritt zurückfährt und dann erst hält, um die Mannschaft aussteigen zu lassen. Letztere ordnet sich schleunigst zum Gefecht und hält dieses so lange hin, bis weitere Verstärkungen ankommen oder bis der Feind abzieht. Zur Aufnahme von Gefangenen, Schildwachen, Patrouillen, Wachen, Versprengten, Verwundeten müssen stets 1 bis 2 leere Wagen wenigstens an die Patrouillenzüge angehängt sein. Ebenso müssen sie eine Anzahl Schienen, Schwellen, Fackeln zur Beleuchtung der Bahn bei Nacht während eines feindlichen Angriffs mitführen; erstere, um entstandene Beschädigungen des Schienenweges rasch ausbessern zu können. Alle fahrenden Patrouillen haben daher einige Pioniere bei sich. Die Wachen treten bei ihrer Annäherung in das Gewehr.

7) Um möglichst zu vermeiden, daß Züge mitten zwischen 2 Stationen anhalten müssen, wo sie nicht wenden können, und um möglichst rasch Meldungen weiter geben zu können, sind Signale und Fanale (s. §. 39) längs der Bahn nöthig, welche die nächsten Bahnposten von irgend einer drohenden Gefahr benachrichtigen. Solche Signale ꝛc. sind für eilige Fälle

bei Tage: Schüsse in bestimmter Anzahl und in bestimmten Pausen, Rauchsäulen von angezündeten bereit liegenden, mit Pech

und Theer getränkten Reisig- und Strohhaufen, die an weithin sichtbaren Punkten liegen, ferner Hornsignale, besondere Dampfpfiffe;

bei Nacht: Feuersäulen, Raketen in bestimmter Anzahl gleichzeitig oder mit Pausen, Schüsse, Dampfpfiffe. In weniger eiligen Fällen farbige Lichter an bestimmten Punkten, einzelne Raketen (farbige für verschiedene Fälle), oder am Tage rothe Fahnen, besondere Horn- oder Trommelzeichen, vereinzelte Schüsse ꝛc. Sobald ein solches Zeichen bemerkt wird, fahren die Besatzung ꝛc. der Bahnhöfe — mit Ausnahme einer starken Wache — an die dem gefährdeten Punkte zunächst gelegene Station, um von da zu Fuß auf den Kampfplatz zu eilen; ein oder einige der Wagen jedoch mit Schanzzeug, Bahngeräth, sowie mit Gegenständen zur Beförderung von Verwundeten und zur Unterbringung gemachter Gefangenen, fahren langsam bis in die Nähe des Kampfplatzes. Fahrende Patrouillen, die dergleichen Zeichen sehen oder Meldung darüber erhalten, steigen sofort aus oder fahren bis zur nächst dem Angriffspunkt gelegenen Station und eilen von dort dem angegriffenen Posten zu Hülfe. Zur Bewachung dieser Fanale ꝛc. und zur Weiterbeförderung derselben werden Doppelposten oder besondere Wachen aufgestellt, die beim Erkennen eines Lärmzeichens dasselbe sofort weiter zu geben haben. Alle Wachen haben besondere Schildwachen, welche — wie auch alle andern Schildwachen — auf abgegebene Lärmzeichen Acht haben müssen.

8) Die an den einzelnen Punkten des Schienenwegs aufgestellten Wachen dienen nicht nur zur Beobachtung, sondern auch zur Vertheidigung der Bahnstrecke. Sie haben daher an den geeigneten taktischen Punkten Geschütze bei sich und bedürfen der Pioniere zu Bahnarbeiten, zur Anlage kleiner Verschanzungen gegen Ueberrumpelung und zur größeren Haltbarkeit des Postens. Verhaue, Schanzen, Pallisaden von Schienen und Schwellen, Blockhäuser sind am besten hierzu. Auch auf Sperrung der Bahn gegen feindliche Eisenbahnzüge muß Bedacht genommen werden, besonders an dem dem Feinde zunächst gelegenen Theile des Schienenwegs. Am besten sind hierzur Sperrungen, die bis zur Annäherung des feindlichen Zuges offen sind, aber bei dessen Ankunft schleunigst geschlossen und in Brand gesteckt werden. Mit Pech und Oel getränkte Reisighaufen, strohumwickelte getheerte Schwellen, Kohlenmassen, Pechtöpfe sind deshalb an die zu sperrenden Punkte zu schaffen und durch Posten zu bewachen, die stets mit Fackeln und Licht versehen sein müssen. Gut ist es, mehrere solcher Feuersperrungen von 20 bis 25 Schritt Tiefe in Ab-

ständen von 50 bis 60 Schritt hinter einander anzulegen und sie zugleich in Brand zu stecken, weil dadurch die Wegschaffung der Sperrungen erschwert, eine größere Bahnstrecke geschützt und zugleich durch den stärkeren Lichtschein und den gewaltigern Rauch die Gefahr rascher von den übrigen Wachen ꝛc. erkannt wird. Dabei sind Feuersperrungen in kürzester Zeit herzustellen, schließen am sichersten ihrer großen Hitze und des erstickenden Rauches wegen die Bahn und sind aus denselben Gründen schwierig zu beseitigen. Eingestreutes Pulver erhöht die Geschwindigkeit des Brandes.

Die Wachen dürfen Nachts im Freien nie Feuer brennen, theils um Mißverständnisse mit auflodernden Fanalen zu verhüten, theils um von feindlichen Streifwachen nicht so leicht bemerkt zu werden. Sie können letztere dann besser überfallen. Von ihnen gehen zahlreiche Patrouillen von 2 bis 3 Mann aus und zwar sowohl längs der Bahn, als auch besonders seitwärts der Bahn, wozu im letzteren Falle vorzugsweise die Reiter — wenn das Gelände es gestattet, was wohl überall vorauszusetzen ist — verwendet werden, die jede Feldwache (s. unten Nr. 11) bei sich hat. Sie sollen ¾ bis 1 Stunde Wegs nach der feindlichen Seite hin streifen, um Nachrichten vom Feinde einzuziehen. Je zahlreicher solche kleine Reitertrupps ausgeschickt werden, um so größer ist die Sicherheit der einzelnen Posten, die durch kleine Fußvolkstreifwachen sich nur in mittelbarer Nähe decken können. Vortheilhaft ist es, auf benachbarten Höhen mit weiter Fernsicht kleine Trupps von Fußvolk und Reiterei aufzustellen, die am Tage schon von Weitem jede feindliche Annäherung sehen und zeitig melden können. Für die Nacht haben sie Lärmzeichen, welche sie auf die durch Patrouillen erfahrene Nachricht einer feindlichen Annäherung anstecken. Dergleichen Benachrichtigungsposten sollen nie ihren Platz vertheidigen, sie ziehen sich zurück, sowie sie gefährdet sind, während die an der Bahn aufgestellten großen Pikets natürlich ihren Posten so lange zu behaupten suchen müssen, bis Unterstützung kommt.

9) Um möglichst zeitig Nachrichten von Zeit und Ort eines feindlichen Angriffs zu erhalten, ist ein ausgedehnter und geheimer Kundschaftsdienst nothwendig. Es ist daher nicht nur mit einfachen Streifwachen, die höchstens 1½ Stunde Wegs vorgehen, genug geschehen, sondern der Späherdienst muß auf Meilen Wegs ausgedehnt und im Großen betrieben werden. Niemand eignet sich besser hierzu als fliegende Colonnen oder — im eignen Lande — Landweh-

ren, die überall und nirgends sind und den Feind fortwährend im Auge haben. Solche Landwehren sind die besten Kundschafter, sie sind an Ort und Stelle zu Hause, wissen mit Weg und Steg Bescheid, haben Interesse an der Sicherheit der Gegend und sind zuverlässige Führer und Boten für die Offiziere und Bahnbesatzungstruppen. Sie machen bezahlte Kundschafter unnöthig und unterstützen die Truppen bei deren beschwerlichen Dienst in jeder Art. Nicht geringer ist der Vortheil derselben, daß sie überhaupt größere Truppenentsendungen zum Bahnschutz entbehrlich machen, weil sie selbst eine hinlängliche Sicherheit für die Bahn geben. Sie sind daher verpflichtet, jede feindliche Annäherung sofort dem befehlführenden Truppenoffizier zu melden und sich auf dessen Anordnung zu sammeln. Auf ihnen beruht vorzugsweise im eigenen Gebiete das Kundschafterwesen beim Eisenbahnkrieg; sie umschwärmen gleich unsichtbaren Geistern, aber handgreiflich, den Feind und bringen in fliegender Eile Nachricht von ihm zu den Truppen an der Bahn.

10) In feindlichen oder insurgirten Gebieten, wo die Bildung einer Landwehr unmöglich ist, müssen fliegende Colonnen den Bahnsicherungsdienst verrichten und diese sich in eine weitläufige Kette auflösen, die längs der Bahn durch fahrende Patrouillen ꝛc. in Verbindung gehalten wird. Bestechungen einzelner Landeseinwohner sind zur Erlangung von geheimen Kundschaften nothwendig, indessen ist diese Sorte Kundschafter stets unzuverlässig und ungenügend. Angestrengte Thätigkeit kann allein den Truppen bei einer ausgedehnten Bahnsicherung die erforderliche Sicherheit für sich und die Bahn geben und dergleichen Colonnen bedürfen daher einer zahlreichen leichten Reiterei, die meilenweite Streifereien unternimmt.

11) Außer den Wachen auf der Bahn selbst werden noch in Verstecke an Haupt- und sonstigen Wegen, die von der feindlichen Seite her nach der Bahn führen, Feldwachen ca. $\frac{1}{2}$ Stunde weit vorgeschoben oder auch auf Punkte mit weiter Fernsicht gestellt werden. Sie müssen stets mehr oder weniger Reiterei bei sich haben, die zahlreiche Patrouillen ausschickt, um — im eigenen Lande — mit den verschiedenen Landsturmhaufen der Ortschaften sich in Verbindung zu setzen zur Einholung und Weiterbeförderung von Nachrichten über den Feind. Dergleichen Feldwachen müssen ihren Platz so wählen oder künstlich einrichten — z. B. durch Graben und Brustwehr, durch Einrichtung eines Hauses zur Vertheidigung — daß sie denselben einige Zeit vertheidigen können, während welcher Zeit die Wachen längs der Bahn alle

Vorbereitungen zu einem kräftigen Widerstande treffen können. Die Feldwachen sind die Augen und Ohren der Bahntruppen; sie müssen scharfe Wacht halten und jegliche feindliche Annäherung an die Bahn abzuhalten suchen. Ist die feindliche Abtheilung verhältnißmäßig schwach, so wird sie beim Erkennen der Feldwachen sich nicht weiter vorwagen oder wenigstens nicht mehr im Stande sein, unentdeckt an die Bahn zu kommen; sie ist erkannt und die Bahntruppen sind zu ihrem Empfange vorbereitet. Starke feindliche Abtheilungen überfällt jede Feldwache ebenso wie kleinere, aber bemerkt sie die Unmöglichkeit, den Gegner zur Umkehr zu bewegen, so zieht sie sich fechtend gegen die anrückenden Verstärkungen zurück, um in Gemeinsamkeit mit diesen das Vorrücken des Feindes möglichst zu erschweren. Bei Nacht werden diese Feldwachen näher an die Bahn gezogen und nur durch weit vorgeschobene Posten, die ebenfalls versteckt liegen, jede feindliche Annäherung zeitig in Erfahrung gebracht. Haben solche Feldwachen und Posten bei Tage oder Nacht Gelegenheit, durch einen Ueberfall den Feind in Allarm zu setzen, so dürfen sie dieselbe nie versäumen; der Feind wird durch solche unheimlichen Anfälle vorsichtig und die Bahn um so gesicherter. Da die Ausdehnung der Truppenaufstellung an der Bahn nothwendigerweise zu groß ist, um sie nach der feindlichen Seite hin durch eine zusammenhängende Reihe von Feldwachen decken zu können — die also je nach der Richtung der Bahn halbkreisförmig vor der Bahn oder zu beiden Seiten derselben stehen müssen — so sind alle vorgeschobenen Wachen nur nahe an wichtige Straßenpunkte oder noch besser auf erhöhte Punkte zu stellen, die wenigstens am Tage einen vollständigen Ueberblick über das seitwärts gelegene Gelände bis zur nächsten Feldwache gestatten. Wo dies nicht möglich ist, da muß ein ununterbrochener Patrouillengang zwischen den Feldwachen zur Verbindung derselben stattfinden, damit keine feindliche Abtheilung von einiger Stärke sich hindurchschleichen kann. Da die Feldwachen nur im durchschnittenen oder bedeckten Gelände aufgestellt werden dürfen, so ist ein lebhafter Patrouillengang ein besserer Schutz als eine Kette stehender Posten, da er weniger Mannschaft erfordert und doch mehr leistet. Doppelposten auf Kirchthürmen, hochgelegenen Häusern, Bäumen, sind in der Ebene der Fernsicht wegen als Posten vor dem Gewehr — was hier freilich nicht wörtlich zu verstehen ist, da die Posten mehrere Hundert Schritte von ihrer Wache entfernt stehen können — ganz unumgänglich nöthig; sie werden alle übrigen Schildwachen und einen Theil der Patrouillen am Tage ent-

behrlich machen. Bei Nacht werden, wie bereits erwähnt, mehrere Schildwachen in Verstecke an die Zugänge zu der Feldwache auf allen Seiten derselben gestellt, so daß letztere ringsum gesichert ist. Gleichzeitig wird das Patrouilliren nach den Nebenfeldwachen strenge fortgesetzt. Es ist gut, auf 800 bis 1000 Schritte vor den Feldwachen an den Wegen zur Täuschung des Gegners große Feuer in der Nacht zu unterhalten, weil hierdurch nicht nur die Stärke einer anrückenden feindlichen Abtheilung zeitig erkannt wird, sondern auch die Feldwachen selbst den Blicken des Gegners entzogen bleiben.

12) Da die Hauptvertheidigung an und neben dem Schienenwege selbst stattfinden muß, um die Truppen auf einem engern Raum zusammenzuhalten und weil die Bahn ja der einzige Gegenstand der Sicherung ist, so stehen an der Bahn die größeren Unterstützungs- und Rückhalttruppen. Ihre Standpunkte sind die Bahnhöfe und Theile der Bahn, die besonders leicht Angriffen ausgesetzt sind, wo sie sich selbst durch vorgeschobene Posten decken und zugleich durch diese und durch Patrouillen in Verbindung mit den Feldwachen stehen. Sie müssen jederzeit zum Abfahren auf bedrohte Punkte bereit sein und haben deshalb alle die in diesem Paragraphen ad 1—6 einschließlich angegebenen Anordnungen zu treffen und auszuführen. Sie haben ferner alle örtlichen Vertheidigungsmaßregeln zu besorgen, wodurch ein Gefecht an wichtigen Punkten länger zum Stehen gebracht werden kann; d. h. Schützengräben auszuheben, Schanzen aufzuwerfen, Häuser, Höfe, Ortschaften vertheidigungsfähig zu machen, Eisenbahnwagen zur Vertheidigung einzurichten, die größeren fahrenden Patrouillen zu geben, die Bahnhöfe zu bewachen und alle Anordnungen ins Werk zu setzen, die einen unausgesetzten Eisenbahnbetrieb für die Truppen möglich machen. Die Rückhalttruppen haben stets die halbe Mannschaft im Dienst und in Allarmbereitschaft, die andere Hälfte ruht; aber auch sie muß natürlich jeden Augenblick dienstbereit sein.

13) Der Befehlshaber der Eisenbahntruppen hat für die strengste Ausführung der von ihm zum Bahnschutz getroffenen Maßregeln Sorge zu tragen, deshalb den einzelnen Abtheilungsbefehlshabern genau ihre Aufträge zu geben und sie persönlich oder durch seine Adjutanten zu überwachen. Für bevorstehende Angriffe dagegen müssen allgemeine Anordnungen und Befehle gegeben sein, damit jeder Abtheilungsbefehlshaber in seinem Verhalten möglichst in bestimmten Grenzen selbständig ist, was in dem Kampfe um Eisenbahnen des raschen Handelns wegen unbedingt nöthig ist. Der oberste Befehlshaber

hat ferner eine allgemeine Anordnung für den Rückzug und das Aufgeben der Bahn zu ertheilen, einen Sammelplatz für das Ganze anzuweisen und Bestimmungen zu treffen, wie und wo die Bahn etwa beim Rückzuge zerstört und dem Feinde nutzlos gemacht werden soll. Auch hierfür ist es unmöglich und schädlich, genau Befehle zu geben, da die allgemeinen kriegerischen Verhältnisse, das Gelände, der Zweck der Bahnsicherung, die größere oder geringere Befähigung der Offiziere zum kleinen Kriege, die Maßregeln des feindlichen Angriffs ꝛc. unzählig viele Fälle in Wirklichkeit schaffen, die weder bei der Betrachtung über Bahnschutz feste Lehren in Betreff der Vertheidigung und des Rückzugs aufstellen lassen, noch dem Truppenbefehlshaber die Möglichkeit geben, bestimmte untrügliche Befehle zu geben. Die Selbständigkeit aller Führer zeigt sich im Bahnsicherungsdienst erforderlicher denn irgendwo.

### B. Besondere Sicherheitsmaßregeln.

Solche müssen eintreten, wenn entweder die Bahn vertheidigt oder nur unbrauchbar gemacht werden soll und sie beziehen sich nur auf die Bahntechnik, Befestigungen, nicht aber auf die taktische Verwendung der Truppen.

1) Anlage von Befestigungen. Soll eine Bahnstrecke hartnäckig vertheidigt werden, so ist eine vorübergehende Befestigung der wichtigeren Bahnhöfe und einzelner Punkte der Bahn nothwendig. Hierbei fragt es sich, ob ein Bahnhof innerhalb oder außerhalb von einem Orte, bezüglich ganz getrennt von demselben liegt, wie letzteres bei kleinen Haltepunkten häufig der Fall ist. Die Lage dicht vor einem Orte oder ganz getrennt von demselben ist für die Vertheidigung die zweckmäßigste und beste, während ein im Orte gelegener Bahnhof die Vertheidigung des Zugangs zu demselben unübersichtlich, zersplittert, schwierig macht. Unter allen Umständen aber müssen sämmtliche Bahnhofsgebäude in Vertheidigungszustand gesetzt, die Zugänge zu dem Bahnhof — und wenn dieser innerhalb des Orts liegt, auch der Bahnkörper vor dem Orte, — militärisch festgehalten werden, sei es durch Anlage kleiner Schanzen, Pallisadirungen, Sperrungen oder durch Besetzung der günstig gelegenen Häuser und Höfe ꝛc. Ferner muß auf eine größere Strecke vom Bahnhof ab das Schienengeleis im Feuerbereich der Truppen liegen, so daß jeder Bahnzug wenigstens 1500—2000 Schritt vom Bahnhof ferngehalten werden kann. Einige den Bahnschutztruppen beigegebene Geschütze (Raketen

hauptsächlich), die verdeckt vorwärts des Bahnhofs neben den Schienenweg gestellt werden und diesen schräg fassen, sind sehr nützlich, weil einige gutgezielte Schüsse einen feindlichen Bahnzug unwiderruflich zum Stehen bringen und dabei eine Verwirrung unter den Truppen in den Wagen anzurichten im Stande sind, welche durch ein lebhaftes Plänklerfeuer der in vorbereiteten oder natürlichen Schützengräben ꝛc. liegenden Schützen, sowie durch kühne Bajonnet- und Reiterangriffe unterstützt, das Aussteigen und Ordnen des Feindes zum Gefecht im höchsten Grade verderbenbringend machen. Liegen nahe dem Bahnhof keine Bahnengen, so thut es Nichts, wenn die Geschütze mit ihrer Bedeckung und den Unterstützungstruppen so weit vorgeschoben werden, daß sie den feindlichen Bahnzug gerade in einer solchen Bahnenge zum Stehen bringen können, denn die Verwirrung unter den Angreifern wird um so größer, je weniger diese Raum zum Entwickeln haben. Kecke Reiter- und Bajonnetangriffe auf die aus dem Engweg hervorbrechenden Gegner sind hier allemal mit günstigstem Erfolg gekrönt. Die Geschütze müssen zuerst die Locomotiven zerstören, um den Zug zum Halten zu bringen und dann durch einige kreuzende Schüsse die Truppe in den Wagen selbst beschießen; die Plänkler richten zuerst ihr gesammtes Feuer auf die Locomotivführer, um diese unschädlich zu machen, dann aber wird ein lebhaftes Feuer auf die Wagenfenster und auf die feindlichen Schützen gerichtet, die etwa oben auf den Wagen hinter Deckungen feuern. Für Geschütze und Plänkler der Bahnvertheidiger müssen günstige Stellungen ausgesucht und eingerichtet werden; auch sind die Entfernungen zum leichtern Erkennen derselben beim Feuern an Telegraphenstangen ꝛc. durch farbigen Anstrich oder sonstwie angezeigt.*) Blockhäuser, Schützengräben, kleine Schanzen, Pallisadirungen, Sperrungen aus

---

*) Die Telegraphenstange oder ein Baum ꝛc. z. B. ist auf 100, 200, 300, 400 ꝛc. Schritte durch schwarzen Anstrich oder eine schwarze Querlatte markirt, auf 150, 250 ꝛc. Schritt durch eine weiße. Auf größere Entfernungen über 400 Schritte hängt man roth angestrichene Bretter an hohe Bäume ꝛc. und bemerkt sich die einzelnen Entfernungen einiger ausgezeichneten Punkte, als optischer Telegraphen, Bahnhäuschen, Uebergänge von bestimmten Standpunkten aus. Bei Nacht müssen durch Laternen die abgemessenen Entfernungen erkennbar sein. Rothes Licht gilt für volle Hunderte von Schritten, weißes für die halben Hunderte. Zur Verhütung von Verwechslung mit den Laternen, die als Bahnsignale dienen, müssen die andern zur Erkennung der Entfernung möglichst hoch an Stangen ꝛc. gehängt werden.

brennbaren Stoffen in Bahnengen 2c. anzulegen, sowie günstig gelegene Höfe, Häuser, Gärten, ummauerte Kirchhöfe 2c. an allen den Punkten zur Vertheidigung einzurichten, von wo aus ein Vordringen des Feindes gegen den Bahnhof mit Hülfe der Feldbefestigung gehemmt werden kann, wird ein umsichtiger Befehlshaber nie unterlassen, wenn ihm der Feind Zeit dazu läßt; jedenfalls muß Alles versucht werden, den Feind so lange vom Bahnhof abzuhalten, bis angekommene Verstärkungen dem Bahnvertheidiger erlauben, den Gegner im freien Felde anzugreifen, wenn letzterer nicht selbst vorzieht, aus Mangel an hinreichender Stärke sich zurückzuziehen.

Liegt ein Bahnhof allein, getrennt von dem Stationsorte, oder dicht vor demselben und nicht umschlossen von Häusern, so sind die Bahnhofsgebäude das natürliche Reduit, das möglichst stark zu befestigen ist, während um dasselbe herum solche Verstärkungen des Geländes angebracht werden müssen, daß ein Vordringen feindlicher Truppen in und an den Bahnhof nur nach Vertreibung der Truppen aus den angelegten örtlichen Hindernißmitteln möglich wird. Je wichtiger der Bahnhof, eine um so stärkere Besatzung und um so größere Vertheidigungsanstalten verlangt er; je weniger groß der erstere ist, um so weniger wird er entscheidenden Angriffen ausgesetzt und also mit geringern Mitteln zu halten resp. wieder zu nehmen sein. Geschütze sind für getrennt gelegene Bahnhöfe aber erst recht nöthig, um das Anfahren feindlicher Züge zu hemmen. Läßt es die örtliche Beschaffenheit der Umgebung des Schienenwegs zu, daß auf diesem selbst aufgestellte Geschütze eine zur Vertheidigung des Bahnhofs und der Bahn günstige Stellung daselbst einnehmen, so ist es, um nöthigenfalls rasch Geschütze beim Rückzug mitnehmen zu können, rathsam, Eisenbahnwagen ganz besonders zur Aufnahme von Geschützen einzurichten, und zwar in der Art, daß die Geschütze und die Bedienungsmannschaft gegen feindliches Plänklerfeuer durch angebrachte eiserne starke Wände mit Scharten geschützt sind, gleichzeitig aber die Geschütze nach allen Richtungen leicht gedreht werden können. Da letzteres stets eine nicht unerhebliche Schwierigkeit machen wird, so empfehlen sich bei dieser Vertheidung ebenfalls die Raketen, welche mühelos auf, sogar in den Wagen aufgestellt werden können, nach allen Seiten drehbar und leicht sind. Auch für Schützen sind oben auf den Wagen Deckungen durch Sandsäcke, Eisenplatten mit Scharten, Säcke mit Heu, Stroh 2c. anzubringen, hinter denen die Plänkler völlig gedeckt ihre Schüsse gegen die feindlichen Angriffstruppen

abgeben können*). Auf diese Weise ist z. B. eine fahrende Patrouille oder eine zur Unterstützung herbeigerufene Abtheilung auch dann vertheidigungsfähig, wenn der Angreifer ihr keine Zeit und keinen Raum zum Aussteigen läßt, oder eine solche fahrende Abtheilung plötzlich überfallen wird.

2) Ist es umgekehrt, wie ad 1), der Zweck der Bahnschutztruppen, die Bahn nicht zu halten, sondern sie nur dem Feinde bei dessen gewaltsamen Angriff behufs Besetzung des Schienenwegs nutzlos zu machen, so kann von Anstalten zu einer hartnäckigen Vertheidigung keine Rede sein, sondern nur von Maßregeln zur Zerstörung der Bahn. Dieser Fall wird z. B. bei dem Rückzug des Heeres aus einer Stellung, aus einem Kriegstheater 2c. vorkommen. Alsdann**) werden alle Locomotiven und Wagen dem Feinde durch zeitige Abfahrt oder durch Zerstörung derselben entzogen; die Kohlen- 2c. Magazine geleert oder entfernt, ja im äußersten Nothfalle in Brand gesteckt; Reserve-Schienen und Schwellen 2c. fortgeschafft, die Wasserbehälter zur Zerstörung vorbereitet, die Telegraphen durch Wegnahme der electrischen Batterien 2c. unterbrochen. Die Eisenbahnwerkstätten sind zu entfernen, Drehscheiben zu vernichten. Die Bahn selbst ist an den gefährlichsten und wichtigsten Punkten — stets an mehreren zugleich — in dem Augenblick zu zerstören, wo der Feind sie in Besitz zu nehmen im Begriff ist; alle Anstalten dazu müssen so sorgfältig vorbereitet sein, daß die Truppen an der Bahn dieselben unmittelbar vor ihrer Abfahrt oder ihrem Abmarsch wirksam anwenden können. Kann die Bahn streckenweise unfahrbar gemacht werden, wenn der Feind z. B. in der Richtung der Bahn vorgeht und der Vertheidiger sich längs derselben zurückzieht, dieselbe also Operationslinie ist, so können die Bahnbesatzungen auch ihren Rückzug per Bahn in der Weise ausführen, daß die dem Feind zunächstliegende Truppe mit Rücklassung der zur Zerstörung nothwendigen Mannschaft zuerst abfährt, während die letztere ihre Arbeit ausführt und dann nach der zunächst gelegenen Station marschirt, von wo sie mit der daselbst be-

*) Im Gefecht bei Olustee in Florida, 20. Febr. 1864, zwischen Gen. Seymour (Unirt) und Gen. Fennegan (Südstaat) hatte letzterer einen 32 Pfünder auf einen Waggon gestellt und ließ ihn mit Hülfe einer Locomotive als fliegendes Geschütz gegen die Unirten in einem Walde sehr wirksam benutzen.

**) Siehe §. 12.

findlichen Besatzung rückwärts fährt und letztere die Bahn bis zur dritten Station durch zurückbleibende Mannschaft zerstören läßt. Ist neben den Truppen Landsturm dienstbereit, so ist es dessen Sache, die Bahnzerstörungsarbeiten zu bewirken, während die Truppen beim Anrücken des Gegners im äußersten Augenblicke abfahren und dabei alles zum Bahnbetrieb etwa Brauchbare und noch nicht Fortgeschaffte mitnehmen. Durch Eilboten ist dem Hauptquartier Meldung von der bewirkten Zerstörung der Bahnstrecke zu machen; wo sie Landsturm bewirkt, sind dessen Führer für die von ihrer Mannschaft ausgeführten Arbeiten persönlich verantwortlich.

**§. 37.** Sicherheitsmaßregeln in insurgirten Landstrichen oder im feindlichen Gebiete. Es sind dieselben, wie die im §. 36 aufgeführten, nur mit dem Unterschiede, daß natürlich von Landsturm und Unterstützung der Truppen durch die Einwohner keine Rede sein kann. Die Truppen haben den Sicherheitsdienst allein zu thun. Die Bewachung des Bahnpersonals — welches auch, wenigstens zu einem großen Theile, durch Landsleute der Truppen ersetzt werden kann — muß mit der größten Strenge geschehen; den Einwohnern sind Geiseln zu entnehmen, die für etwa stattfindenden Verrath mit ihrem Kopfe zu haften haben. Aller Privatverkehr auf der betreffenden Bahnstrecke ist zu untersagen, so lange die Truppen dieselbe besetzt halten, damit keine Nachricht dem Feinde gegeben werden kann. Die Bahnbesatzungen und Wachen treffen zu ihrer Sicherheit gegen den Feind alle in §. 36 angeführten Maßregeln, suchen nur durch größere Beweglichkeit im Vorpostendienst das zu ersetzen, was sonst gutgesinnte Bevölkerung und Landsturm zur Unterstützung der Truppen thun. Die Bahnbesatzungen schließen sich beim Rückzug dem Heere als äußerste Seitendeckung oder als Nachhut an, nachdem sie nothwendige Zerstörungen gründlich bewirkt haben.

**§. 38.** Zusammensetzung und Stärke einer Streifpartei zur Bahndeckung, und Ausdehnung der letztern. Es genüge hier auf das in frühern Paragraphen Erwähnte zurückzukommen. Wie dort die Partei zusammengesetzt war, wird sie auch zur Vertheidigung der Bahnen vollständig tauglich sein. Die Bahnvertheidiger brauchen ebenfalls Arbeits- und Deckungstruppen; erstere zur Anlage von Feldbefestigungen, zur Zerstörung des Bahnkörpers beim Rückzug und zur Wiederherstellung zerstörter Bahnstrecken; letztere zum thätigen Schutz der Arbeiter und der Bahnlinie. Eine zur Vertheidigung eines Schienenwegs entsendete

Streifpartei bedarf ebenso aller Waffen, als eine Angriffspartei, zumal auf feindlichem oder unzuverlässigem Gebiete. Das Fußvolk und die Geschütze der Truppe dienen zur Besetzung wichtiger Punkte und Abschnitte der Bahn, die Reiterei geht auf weitere Streifereien aus, verbindet die einzelnen längs der Bahn stehenden Wachen und abgesonderten Posten unter einander und mit den Reserven, verfolgt den abziehenden Feind und hält die etwa böswilligen Ortseinwohner im Zaume. Die Pioniere aber müssen nicht nur zerstören, sondern vorzugsweise die Wiederherstellung zerstörter Bahnen bewirken können und aus Offizieren und Mannschaft bestehen, die den Eisenbahn- und Telegraphendienst versehen können.*) Indessen ist doch ein Unterschied zwischen einer zum Angriff und einer zur Vertheidigung von Bahnlinien zu verwendenden Streitkraft. Während zum Angriff auf feindliche Bahnen, also auch auf vaterländische, die in Feindes Händen sind, ganz entschieden eine aus den besten Elementen des Heeres und aus Freiwilligen mit besonderer kriegerischer Lust und Begabung zusammengesetzte Parteigängertruppe entsendeten Theilen aus der Masse des Heeres vorzuziehen ist, so kann zur leitenden Vertheidigung einer Bahnstrecke jede aus allen Waffen bestehende Truppe, bez. Landwehren vortheilhaft verwendet werden. Es handelt sich im letzteren Falle nur um Ausdauer in Behauptung einer Stellung und um Wachsamkeit — nicht aber um kühne Märsche, List und Verwegenheit fordernde Bewegungen und Handlungen — und dazu ist jede geschulte Truppe brauchbar, während die im ersteren Falle verwendeten Streitkräfte ein größeres Maß von kriegerischer Findigkeit und Bildung, Aufopferungsfähigkeit und Keckheit in jedem einzelnen Führer und Soldaten unbedingt erfordern, als in der Masse des Heeres zu finden ist. Der in frühern Abschnitten entwickelte Dienst der Truppen an und gegen Bahnen erläutert diese Behauptungen.

Die Stärke der zum Bahnschutz erforderlichen Truppe richtet sich nach verschiedenen Umständen. Regel ist, daß, wenn wir nicht die Bahn halten können oder wollen, was der Oberfeldherr ja früh genug weiß, dieselbe nur mit wenigen Truppen besetzt wird, d. h. mit so vielen, als zu einer Beobachtung und Zerstörung derselben gerade nöthig ist. Denn da wir sie zerstören müssen, um sie dem Feinde zu entziehen, so genügt eine lose Postenkette längs der Bahn mit einigen Pionieren. Sobald sie für uns noch irgend welche strategische

*) Siehe unter §. 40, 1 und 6; sowie §. 41.

Vortheile hat, so muß sie mit aller Entschiedenheit gehalten werden und nicht nur die Thätigkeit einer entsendeten Partei, sondern unter Umständen die des ganzen Heeres concentrirt sich um dieselbe.

Bei Ausmessung der zur Festhaltung an einer Bahn aufzustellenden Truppen und deren Vertheilung auf einzelne Posten gilt als Grundsatz: „Lieber weniger, aber stärkere Posten, als eine Auflösung der Truppen in viele kleine Posten. Fahrende Potrouillen müssen stets das Beste zur Verbindung der einzelnen Posten und zu deren Unterstützung thun und thun es auch. Gleichzeitig erleichtern sie den Dienst der Truppen, der anstrengend genug ist. Sie vervielfältigen die Zahl der Streiter an einzelnen Punkten und im Ganzen und machen dadurch möglich, den Truppen zum Bahnschutz eine verhältnißmäßig geringe Stärke zu geben. Diese richtet sich also zuerst nach der Länge der zu deckenden Bahnstrecke, — ein Punkt, der näher in's Auge zu fassen ist. — Wie weit sich die Truppen längs einer Bahn auszudehnen haben, um sie zu decken, hängt von verschiedenen Umständen ab. Soweit, als die Bahn nach Maßgabe der feindlichen Stellung gefährdet sein kann, muß sie besetzt werden; wie weit dies aber sein kann oder ist, ist natürlich für alle Fälle nicht zu beantworten. Eine nahe Festung macht auf eine gewisse Strecke eine feste Besetzung der Bahn unnöthig. Auch die größere oder geringere Nähe des eignen Heeres wirkt darauf ein. Desgleichen die Stellung der beiden Heere zur Bahn.

Verbietet die Bodengestaltung eine Annäherung an eine Bahn an bestimmten Punkten, so ändert dieser Umstand die Ausdehnung der Besetzung. Ein Hauptfactor bei Berechnung der Stärke der Bahnschutztruppen — die Ausdehnung der zu besetzenden Strecke — läßt sich also nicht für alle Fälle im Voraus fest bestimmen. Andere Factoren aber gestatten eine genauere Angabe. Man darf annehmen, daß der Oberbefehlshaber eines Heeres für den Angriff auf eine bestimmte Bahn — wenn er nicht einen größeren Theil des Heeres, z. B. die Vorhut, Seitencorps 2c. dazu brauchen kann — nur verhältnißmäßig schwache Abtheilungen verwendbar hat, welche die Stärke von einigen Tausend Mann nicht überschreiten; daß diese also ihrer Schwäche wegen ihre Streifereien nicht allzuweit ausdehnen werden und auf verschiedenen Punkten Einer Bahn gleichzeitig angreifen müssen, um Erfolg zu haben, also an jedem einzelnen Punkte erst recht gering an Kopfzahl sind. Nimmt man an, daß eine Streifpartei nicht stärker als 3 bis 5000 Mann sein wird und eine Bahn-

strecke von 5 bis 7 Stunden Länge an mehreren Stellen angreift, so kommen auf 1 Stunde Bahnlänge ca. 700 Mann. Mehr werden in den wenigsten Fällen zum Angriff verwendbar sein*). Daraus ergiebt sich, daß der Vertheidiger der Bahn nicht schwächer sein darf. Die Schnelligkeit der Truppenbeförderung mit Dampf aber vervielfältigt die Vertheidiger und erlaubt, die Bahnbesatzungen an Zahl relativ schwächer zu machen, indem man mit einer den Angriffstruppen gleich starken Besatzung eine bedeutend größere Strecke zu decken im Stande ist, als die Angriffe ausgedehnt werden können. Die Truppen sind zu dreierlei Diensten nöthig: 1) zur Besetzung der Bahnhöfe, 2) zur Besetzung der Bahn selbst, 3) zu Feldwachen außerhalb der Bahn. — Am meisten Truppen auf Einen Platz verlangen die Bahnhöfe als wichtigste Punkte eines Schienenweges; da gleichzeitig der Dienst daselbst für Offiziere und Mannschaft am wenigsten beschwerlich ist, so wird die im Bahnhof zugebrachte Zeit auch als Ruhe betrachtet und die Hälfte bis ein Drittel aller Truppen steht als Hinterhalt in den Halteplätzen, von wo sie an die Punkte der Gefahr schleunigst entsendet werden**). — Zur Bewachung des Schienenwegs selbst sind auf Eine Stunde Wegs durchschnittlich je nach dem verschiedenen Gelände mindestens nöthig 150 bis 225 Mann, die sich auf einen oder mehrere Posten (Bahnwachen) vertheilen. Sie haben in dieser Stärke wenigstens Widerstandsfähigkeit genug, um den Feind von der Zerstörung der Bahn bis zur Ankunft von Verstärkungen abzuhalten. Dazu kommen ungefähr 20 Pioniere zur Herstellung von Sperrungen, Verschanzungen ꝛc. am Schienenwege. — Zu Feldwachen genügen auf alle 1500 bis 2000 Schritte 30 bis 50 Mann. Sie sollen nur beobachten, nicht ihren Posten behaupten, und nur da selbst kämpfen, wo ein gut ausführbarer Ueberfall thunlich ist. Sie bedürfen also keiner großen Stärke, zumal da sie ihren Beobachtungsdienst vorzugsweise durch Streifwachen zu verrichten haben und nicht durch stehende Posten.

---

*) Diese Zahl ist auch genügend, da hauptsächlich auf Ueberraschung und Verwirrung des Gegners gerechnet werden muß, wodurch des Angreifers Wirkung verstärkt wird. Viel weniger Truppen darf er aber auch nicht haben.

**) Kleine Halteplätze zählen nicht als Bahnhöfe, und ihre Besatzungen gelten nur als Bahnwachen. (S. w. unten.)

Hiernach kommen auf eine Wegstunde zwischen 500 und 600 Mann ohne die Artillerie, deren Stärke aus wenigstens 1½ Geschützen auf dieser Strecke bestehen muß, um der Vertheidigung einen Halt zu geben. Wo Reiterei eine besondere Thätigkeit entwickeln kann, schwächt man das Fußvolk und erhöht die Zahl der Reiterei und der Geschütze.

Diese Besetzungsstärke ist die geringste, wenn überhaupt von einer Deckung des Schienenwegs die Rede sein soll. Die Bahn ist nur dadurch festzuhalten, daß die Truppen außer auf den Bahnhöfen auch starke Posten — Bahnwachen — an einzelne leicht zu vertheidigende und besonders den Angriffen ausgesetzte Punkte stellen, welche jeden Anfall des Gegners sofort — ohne erst auf die Anfahrt der Bahnhofsreserven warten zu müssen — abwehren. Es ist nicht ausreichend, die Bahnhöfe allein zu besetzen, in der Ansicht, daß, wer diese habe, auch die Bahn festhalte, und weil dies Mittel weniger Streitkräfte verlange, um den Schienenweg selbst nur durch Schildwachen und fahrende Patrouillen zu bewachen. Einmal erfordert diese Art Besetzung sehr viele kleine Posten und Schildwachen längs des Bahnkörpers, um jede feindliche Annäherung zeitig zu sehen und um die Bahnwärter zu beaufsichtigen, und erschwert dadurch den Dienst der Mannschaft; der Dienst mit Bahnwachen dagegen ist leichter; er erfordert weniger Schildwachen und Streifwachen auf kürzere Entfernungen (bis zur nächsten Bahnwache) und schwächere fahrende Patrouillen; der größte Theil der Mannschaft befindet sich also hierbei im Zustand der Ruhe. Zweitens ist eine Kette stehender verschanzter Posten deshalb besonders zur Vertheidigung tauglich, weil durch sie zu jedem Augenblick an der Bahn hinreichende Widerstandskräfte vorhanden sind, unter deren Schutz allein die fahrenden Patrouillen aussteigen können, welche ferner die Bahn festhalten und ein Durchbrechen der Stellung durch den Feind verhindern. Drittens müßten die Bahnhofstruppen bei alleiniger Besetzung der Halteplätze um so stärker sein, als bei dem System der Bahnwachen, weil sie beständig bedeutende Abtheilungen per Locomotive fortsenden und doch noch Mannschaft übrig genug haben müssen, um den Bahnhof zu vertheidigen und noch genügende Verstärkungen an andere angegriffene Punkte der Bahn abschicken zu können. Eine Verminderung der Besatzungstruppen im Ganzen würde also durch eine alleinige Besetzung der Bahnhöfe nicht entstehen. Aber einen weiteren Vortheil bieten viertens die Bahnwachen durch die Möglichkeit einer rascheren

Unterstützung der einzelnen Posten durch Flankenangriffe und eine Umzingelung des Gegners. Diese Gründe beweisen, daß eine alleinige Besetzung der Bahnhöfe zur Festhaltung der Bahn nicht genügt, sowie daß dies Mittel nicht weniger Truppen erfordert; im Gegentheil, 100 Mann als stehender Posten decken besser einen Bahnpunkt, als 200 Mann fahrende Patrouille.

Der einzige Vortheil einer Besetzung der Bahnhöfe allein ist der, daß durch sie die Truppen mehr in der Hand des Befehlshabers bleiben und sie nicht zu viel verzettelt werden. Indessen bietet die geradlinige Bauart der Schienenwege an den meisten Bahnen eine leichte Uebersicht der einzelnen Posten, deren Verbindung dadurch sowohl als bei Dunkelheit durch kleine Patrouillen sehr rasch hergestellt ist. Bei einem Angriff aber müssen unter allen Umständen nach verschiedenen Punkten Abtheilungen ausgeschickt werden, so daß der Befehlshaber der Bahnschutztruppen niemals bei der großen Ausdehnung des besetzten resp. angegriffenen Raumes in Person die Gefechte leiten kann, sondern sich auf die Gewandtheit und Tapferkeit seiner Unterführer verlassen muß. Der Vortheil, die Truppen besser in der Hand zu haben, ist also nur so lange vorhanden, als er am allerwenigsten nöthig ist, nämlich in der Abwesenheit des Feindes, und ist somit trügerisch.

# Anhang.

---

**§. 39.** Ueber Signaltruppen. (Gehört zu §. 27). Im amerikanischen Kriege wurden „Signal-Corps" in der Absicht errichtet, das Telegraphiren ohne Hilfe von electrischen Apparaten — die übrigens trotzdem im Felde eine äußerst ausgedehnte Anwendung fanden — durch Combination von optischen Signalen zu ermöglichen. Die Idee ist nicht neu, aber im amerikanischen Kriege so bedeutend ausgebildet worden, daß in einer Minute Depeschen von 15 bis 20 Worten befördert werden konnten. Die Signale wurden am Tage durch Fahnen, in der Nacht durch Fackeln gegeben. Die Fahnen wurden an Stangen befestigt, die sich beliebig verlängern ließen; sie waren 4 Fuß im Quadrat groß, von rother oder schwarzer Farbe, mit einem weißen Fleck in der Mitte; für weitere Entfernungen wurden Fahnen von 6 Fuß im Quadrat angewendet und auf Gewässern hingen nur rothe Fahnen. Die Fackeln bestanden aus 18 Zoll langen, 1 Zoll breiten, am obern Ende offenen kupfernen Cylindern, in die ein 12 Zoll langer, den Cylinder ganz ausfüllender Docht eingelassen war; der untere, 6 Zoll lange, übrig bleibende Theil des Cylinders wurde mit Terpentinöl gefüllt, welches der Docht auffaugte und der Flamme zuführte; seitwärts der Hülse befanden sich 2 Ringe, durch welche die Stange gesteckt war. Um bei Schwenkungen das Flackern der Flamme zu verhüten, ward ein kupferner, 5 Zoll breiter Teller an den leuchtenden Theil der Hülse, nach Art einer Lichtmanschette, befestigt; statt des Tellers ward bei windigem Wetter eine in 5 Spalten geschnittene, einer Tulpe ähnliche Kapsel aufgesteckt. Zur Beobachtung dienten 3 Ferngläser, von denen das größere mit Stativ und Boussole versehen war. In Gefechtsmomenten waren die Signalabtheilungen bei den vordersten Truppen und erhielten dann jedesmal besondere Bedeckung aus Infanterie oder Reiterei. Standen sich die Armeen beobachtend gegenüber, so wurden Punkte aufgesucht, welche die beste Fernsicht gewährten und auf denselben Gerüste aufgeschlagen oder vorhandene Bäume zu Beobachtungsposten eingerichtet. Sollten Zeichen gegeben werden, so nahm ein Mann die Fahne oder Fackel in die Hand und führte damit nach dem Commando des Signaloffiziers die Bewegungen aus, die der

Mannschaft durch Zahlen bezeichnet und eingeübt waren. Die Bewegungen bestanden aus Schwenkungen in Halb- und Viertelkreisen von der Rechten zur Linken und umgekehrt oder blos nach vorn. Im Ganzen gab es 5 Hauptbewegungen und durch Veränderung derselben 44 Zeichen. Mit diesen konnte man Buchstaben, Ziffern und ganze Worte darstellen. Jedes Armeecorps besaß 2 Hauptleute, 5 Subalternoffiziere als Signaloffiziere, jedem der Letzteren war 1 Unteroffizier 5 Mann zugetheilt. Die Ausbildung erforderte 6 Wochen. Sämmtliche Offiziere und Leute waren beritten.

(Sander, Geschichte des 4jähr. Bürgerkriegs in Amerika).

**§. 40.** Beispiele aus dem preußisch-österreichischen Kriege 1866. Ueber die Verwendung der Eisenbahnen. 1) Fehlerhafte Zerstörung der Bahnen. Vorsorge zur Herstellung. Die Sachsen hatten in der Nacht vom 15. zum 16. Juni die Eisenbahnbrücke bei Riesa zerstört und die Eisenbahnen nach Röderau und Löbau unfahrbar gemacht. Eine preußische Abtheilung, die in angegebener Nacht bei Strehla die Grenze überschritt, um das Zerstören der Riesabrücke zu hindern, kam zu spät. Da indessen nur der Brückenbeleg abgenommen war und in Berlin vorsorglicherweise die zur Wiederherstellung erforderlichen Hölzer nach genauem Maße und in erforderlicher Zahl schon vorher bearbeitet waren, daß sie sofort nach Riesa geschickt werden konnten, so wurden die Herstellungsarbeiten schnell bewirkt.

Die Zerstörungsarbeiten bewiesen sich als eine völlig unnütze und dem eignen Lande verderbliche Maßregel, weil die Sachsen gar nicht die Absicht hatten, den Preußen den Einmarsch in ihr Land zu wehren und das sächsische Heer bereits an der Südgrenze vereinigt stand.

(Borbstaedt, Preußens Feldzüge gegen Oesterreich 1866).

2) Besetzung wichtiger Bahnen ein strategischer Vortheil. Durch die preußischerseits schnell bewirkte Besetzung der sächsischen Bahnen Leipzig-Plauen, Dresden-Chemnitz war der weite Bogen, in dem vorher die preußischen Armeen die sächsisch-böhmische Grenze umfassen mußten, bedeutend abgekürzt und die Verbindung der einzelnen Armeen bei Weitem erleichtert und ein concentrisches Vorgehen aller Armeen nach Böhmen ermöglicht.

3) Glücklich bewerkstelligter Rückzug der kurhessischen Division nach Hanau in Folge einer Zerstörung der Main-Weser-Bahn. Die Division Kurhessen wurde am 16. Juni Abends zum Theil schleunigst mit der Friedrich Wilhelms-Nordbahn bis Hersfeld befördert, und um auf dieser Fahrt nicht durch die Preußen, die von Wetzlar gegen Kassel rückten, aufgehalten zu werden, war durch hessische Pioniere die Main-Weser-Bahn zwischen Marburg und Kassel zerstört worden. Dadurch war General von Beyer genöthigt, die Strecke von Gießen bis Kassel (12 Meilen) zu Fuß zurückzulegen und es gelang ihm nur noch durch Seitendetachements die Bebraer Bahn zu erreichen, als die hessische Division bereits in Sicher-

heit war. Bedeutende Kriegsvorräthe der Kurhessen aber konnte er noch abschneiden.

4) Preußische Streifcorps in Schlesien. Um die Operationsarmeen nicht zu schwächen, wurde in Oberschlesien eine neue eigenthümliche Landesvertheidigung organisirt. Es wurden zwei Streifcorps aufgestellt, die sich gegenseitig unterstützen und bei größern Unfällen auf die Festung Kosel zurückziehen sollten, das eine unter dem General von Knobelsdorf (62. Inf.-Reg., 2. Ulanen-Reg. und 1 6pfünd. Batterie) bei Ratibor und das andere nur aus Landwehrtruppen bestehend (6 combinirte Bataill., 2 Cav.-Reg., 1 Jäg.-Comp.) unter dem General Grafen Stolberg bei Nicolai. Diese Streifcorps sollten nicht nur die Grenze bewachen und einer feindlichen Invasion entgegentreten, sondern auch den Feind jenseits der Grenze durch Streifzüge beunruhigen und die feindlichen Eisenbahn-Communicationen zerstören. Beide Streifcorps haben sehr gute Dienste geleistet und unter andern die an der schlesischen Grenze hinlaufende österreichische Eisenbahn Oswiecim-Oderberg so gründlich zerstört, daß die Verbindung von Krakau nach Böhmen und Wien gänzlich unterbrochen wurde.

5) Preußische Feldeisenbahntruppen. Bei dem Vorrücken der preußischen Elb- und ersten Armee in Böhmen schickte der österr. General Clam-Gallas über Reichenberg nur leichte Cavallerie gegen die Preußen vor, die nach vielen kleinen Gefechten am 24. Juni Reichenberg besetzten. Prinz Friedrich Carl ließ sofort die böhmische Eisenbahnstrecke bis zu diesem Punkte wieder in Stand und in Betrieb setzen, was auch in Kurzem gelang. Dadurch wurde die Verbindung mit den sämmtlichen schlesischen und sächsischen Bahnen über Löbau hergestellt, was für den Nachschub der Armeebedürfnisse von größter Bedeutung war. Bei der Wichtigkeit der Eisenbahnen für militärische Operationen und da die Zerstörung der böhmischen Eisenbahnen durch den Feind vorauszusehen war, hatte man preußischerseits einer jeden der operirenden Armeen eine aus Pionieren, Architecten und Eisenbahntechnikern zusammengesetzte Feldeisenbahn-Abtheilung zugewiesen, die dazu bestimmt war, zerstörte Bahnstrecken schnell wieder fahrbar zu machen, den Betrieb zu übernehmen, sowie auch gelegentlich Bahnstrecken unfahrbar zu machen. Diese neue und zweckmäßige Einrichtung, welche den Heeresorganismus um ein wichtiges Glied neben der Feldtelegraphie vermehrte, hat sich während des Feldzuges trefflich bewährt und in der Herstellung der Eisenbahn-Communicationen wahrhaft Großartiges und Ueberraschendes geleistet. Diese Feldeisenbahn-Abtheilungen, bei einem jeden Armeecorps aus 58 Pionieren, 7 Bahnmeistern, 2 Maschinenmeistern, 2 Baumeistern und 1 höhern Eisenbahntechniker unter Leitung eines Ingenieur-Offiziers bestehend, entwickelten bei dem Vorrücken der Armee eine sich immer mehr steigernde und große Erfolge erzielende Thätigkeit in der Wiederherstellung der Eisenbahn- und Telegraphen-Linien im Rücken der Armee. Die Bahn von Dresden nach Prag war durch den Königstein, dessen sächsischer Commandant sogar Verwundeten-

Transporte weder auf der Eisenbahn noch auf der Elbe passiren ließ, und in Böhmen durch die Festung Theresienstadt gesperrt, ebenso die Eisenbahnstrecke Turnau-Pardubitz durch Josephstadt und Königgrätz. Nach der Besetzung von Prag konnte jedoch die Eisenbahn von Pardubitz nach Prag und von hier die Transversalbahn nach Turnau zum Anschluß an die Löbau-Reichenberg-Turnauer Bahn und somit an das gesammte preußische Eisenbahnnetz benutzt werden. Diese Communicationen, die Hauptverbindungslinien der Operations-Armee in Böhmen und Mähren, sowie auch die Pardubitz-Brünner Bahn wurden durch die Feldeisenbahn-Abtheilungen hergestellt und für Militär-Transporte in Betrieb gesetzt, nicht ohne Ueberwindung colossaler Schwierigkeiten.

6) Rückzug mit Hilfe der Bahnen. Am Tage nach der Schlacht bei Königgrätz wurde das ganze VI. österreichische Corps (Ramming) mit der Bahn nach Olmütz befördert, um diese Festung zu besetzen und die übrigen Corps folgten stationsweise dahin, hinter sich die Eisenbahn und Brücken zerstörend. Ebenso wurde das X. Corps (Gablenz) mit der Bahn nach Florisdorf bei Wien geschickt, um die hier zur Deckung des Donauübergangs und der Hauptstadt angelegten Verschanzungen zu besetzen.

**§. 41.** Das Eisenbahnbau-Corps der Armee der Vereinigten Staaten, seine Errichtung, Versuche und Leistungen im letzten Kriege. „Dieses corps of engineers of the construction and operation of U. S. military railways hat in Wiederherstellung zerstörter Bahnen, in rascher Erbauung neuer Verbindungsbahnen und in der Ueberwindung der bedeutendsten Hindernisse selbst innerhalb des Pionier- und Geniefaches das Unglaublichste geleistet und war bis zum Ende dieses gewaltigen Krieges fortwährend in der Erfindung und Anwendung neuer Objects-Constructionen rastlos thätig.“

Verfasser dieser Schrift fügt nun als Beispiel über Leistung und Zusammensetzung des Eisenbahnbau-Corps die Darstellung bei, in welcher Weise der Potomak-Creek-Viaduct 1862 von dem Corps gebaut ist und zwar innerhalb 9 Tagen.

„Die hier angegebene Erklärung ist die der Bockbrücke, welche über den Potomak-Creek auf der Linie der Richmond-Frederiksburg- und Potomak-Eisenbahn erbaut wurde. Deren Höhe war sehr bedeutend (80 Fuß über dem Wasser in 4 Stockwerken), daß sie drei Reihen oder Stockwerkböcke erforderte. Als Bauholz wurden hierzu hauptsächlich runde, in den Wäldern abgeschnittene Stämme verwendet, welche anderthalb Meilen mit Ochsen gezogen, dann auf Karren geladen, auf der Eisenbahn weiter befördert, auf das Ende des Dammes geworfen und nahe dem Niveau des Stromes hergerichtet worden sind. Die Handwerker und Arbeiter waren meistens Soldaten, welche von den Freiwilligen-Regimentern nebst Civilisten und Partieführern zugetheilt wurden. Es erforderte anfangs einige Zeit, um den ganzen Bau zu organisiren; als dies aber erreicht war, schritt das Werk

mit Schnelligkeit vorwärts. — Ein vorzügliches Augenmerk war darauf gerichtet, die Partien möglichst schnell mit ihren Pflichten bekannt zu machen und jeden Wechsel in der Arbeit zu vermeiden. Die mit dem Werke Vertrauten durch neue unerfahrene Männer zu ersetzen, hätte jeden befriedigenden Fortgang unmöglich gemacht. Aus diesem Grunde wäre es wünschenswerth, daß ein Baucorps für die Zwecke dauernd organisirt würde; wenn nicht mehr, so sollten diese Partien aus 4 oder 5 erfahrenen Männern bestehen, denen, wenn immer das Erforderniß eintritt, Andere durch zeitweilige Zutheilung beigegeben werden könnten.

### Bau-Organisation (Anzahl, Stärke und Pflichten der Partien).

| | |
|---|---|
| Partie Nr. 1. Auf dem obern Brückentheile Bewegung der Gleitbalken, Anziehen der Bänder . . . . . . . . . . . . | 10 Mann, |
| Partie Nr. 2. Zur Bedienung der 2ten Bock-Etage nach oben und der untersten Etage . . . . . . . . . . . . . | 5 = |
| Partie Nr. 3. Zum Zusammensetzen der Böcke . . . . . | 8 = |
| Partie Nr. 4. Zum Bewegen der Balken am Ufer . . . . | 10 = |
| Partie Nr. 5. Zum Herrichten des Holzes und Bau des Krippenwerks . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 30 = |
| Partie Nr. 6. Zum Herbeischaffen des Bauholzes für die letzte Etage, Versetzen, Ziehen am Taue der Gleitbahnen . . | 12 = |
| Partie Nr. 7. Herrichten des Holzes am Ufer, Ziehen am Taue der Gleitbalken . . . . . . . . . . . . . . . . . | 12 = |
| Diese Partien waren auf der Nordseite der Brücke; eben dieselben außer Nr. 5 auf der Südseite (Nr. 8—13) . . . | 57 = |
| **Auswärts:** | |
| Partie Nr. 14. Zum Fällen des Holzes in den Wäldern . . | 20 = |
| Partie Nr. 15. Zum Laden der Karren . . . . . . . . . | 20 = |
| Partie Nr. 16. Zur Hilfeleistung bei der Zufuhr durch Einräumen der Straßen und beim Aufladen der Stämme in den Wäldern . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 12 = |
| Partie Nr. 17. Als Treiber bei den Ochsengespannen . . . | 10 = |
| Summa der Arbeitskräfte | 206 Mann. |

Berücksichtigt man einen nothwendigen Wechsel der Arbeitskräfte innerhalb jeder Partie, wo es angeht, mit einem Drittheile derselben zur Schonung der Müden und rechnet man zu diesem Mehrerforderniß die nöthige Mannschaft für den innern Dienst, für Wachen, Küche und andere Zwecke, so wird die genaue Rechnung sich auf 300 Mann stellen.

### Transportirung.

Hierzu sind an beiden Seiten je 20 Zugochsen, ferner 3 Paar Maulthiere verwendet gewesen.

## Werkzeuge.

| | | |
|---|---|---|
| Zimmeräxte | 50 | Stück. |
| Schaufeln | 50 | „ |
| Breitbeile | 20 | „ |
| Spitzeisen | 12 | „ |
| Handsägen (Zugsägen) | 25 | „ |
| Kreuzsägen (Handsägen) | 20 | „ |

## Ketten, Seile und andere Geräthe.

4—500 Fuß Seile, 1½ Zoll stark, mit 8zölligen Rollen.
4 kleine Takelwerke mit 4zölligen Rollen.
8 Takelwerke mit 8zölligen Rollen, 1⅝ Zoll Senkung.
20 Ketten, 6 Fuß lang, Ringe von ½zölligem runden Eisen.
20 Logketten.
40 Ochsenketten.
50 Fäßchen Bootnägel, ⅜ Zoll breit, 7 Zoll lang.
10 Fäßchen Nägel zu 8 und 10 Pfennigen.
11 Nagelhämmer.
6 hölzerne Hämmer (Schlägel).
2 Dutzend Sägefeilen.
24 Bolzen, 10—11zöllig, ⅞ Zoll stark, aus Rundeisen.
24 Muttern hierzu.
1 Faß Oel.

## Instruction.

„Jeder Offizier im Dienste bei einer Partie soll die Zeit sparen; er ist für alle Geräthschaften verantwortlich. Jedes Werkzeug soll mit einer Nummer bezeichnet sein, und es soll im Register, womit jedes Individuum versehen wurde, verfaßt werden.

„Auf das vom Offizier vom Tage anbefohlene Hornsignal versammeln sich die Partien und rücken auf den Arbeitsplatz.

„Dortselbst ruft der Offizier vom Tage den Namen des Offiziers von jeder Partie nach deren Rangnummer, welcher hierauf das Commando der Partie übernimmt und rasch auf seinen Posten abmarschirt.

„Der Offizier vom Tage sieht sodann bei jeder Partie nach, ob Jemand und wer abwesend ist.

„Jede Partie hat schleunigst ihre Arbeit zu beginnen.

„Der Offizier vom Tage hat die Pflicht, beständig umherzugehen und nachzusehen, ob die Mannschaft gegenwärtig ist und ihre Schuldigkeit thut.

Nun folgen minder interessante Verfügungen bezüglich der Zahlung und deren Controlle durch den Buchhalter, der Werkzeug-Instandhaltung und dessen Ersatz, wobei nur erwähnenswerth ist, daß die Zahlung der Arbeiter

wie der Soldaten nach der Stunde erfolgte. Die ganze Instruction scheint die Abschrift eines Tagesbefehls zu sein.

„Das Departement soll so organisirt sein, daß keine Verzögerung der Arbeit aus Mangel an Rationen vorkommen kann. Es soll zweckmäßiges Küchengeschirr beigeschafft werden und das Frühstück soll nicht durch Leute der Tagesarbeit selbst, sondern durch farbige Köche bereitet werden."

Soweit die Schrift des Generals H. Haupt.

General M. Dowell sagt über die Brücke unter anderm:

„Ihre Zusammensetzung ignorirt alle Regeln und Traditionen der militär-technischen Wissenschaft, wie sie in Büchern vorliegen. Sie ist aus runden, nicht einmal von der Rinde entblößten Stämmen in 4 Stockwerken erbaut, von welchen das unterste aus Krippenwerk (cribwork, Steinkästen aus 10zölligen horizontalen Stämmen mit etwa 1½schuhigen Vorköpfen nach der Art unserer gewöhnlichen einfachen Feldblockwände), die 3 oberen aus Böcken bestehen.

„Die ganze Höhe vom tiefsten Punkte des Stromes bis zu den Schienen beträgt nahe an 80 Fuß. Es verkehren täglich 10 bis 20 schwere Eisenbahn-Trains in beiden Richtungen und sie hat sowohl dieser Frequenz als auch mehreren heftigen Stürmen und Ueberschwemmungen, ohne Nachtheil zu leiden, widerstanden.

„Die Erbauungszeit dieser Brücke war die erstaunlich kurze Zeit von 9 Tagen.

„Wie aus der Abbildung zu ersehen ist, wird das untere Stockwerk aus Krippenwerk gebildet. (Nähere Ausmaße fehlen). Jedes der obern Stockwerke ist 25 Fuß (engl.) hoch. (Die Steinkästen der untersten Etage können selbst am tiefsten Punkte daher höchstens 6 bis 8 Fuß hoch gewesen sein). Die Stärke der Bockfüße der obersten Etage betrug 9, der mittleren 10, und der unteren 11 engl. Zoll. Alle Füße derselben Seite aller 3 oberen Stockwerke sind in gerader Linie und haben eine Neigung von 1½ Zoll auf jeden Fuß der Höhe. Somit bildet dieses aus 3 Stockwerken bestehende Gerüst einen einfachen Bock von einer untern Schwellenlänge von 31 und einer obern von 12 Fuß. Die zwei in der Mitte befindlichen Kappen bestehen aus 3zölligen Bohlen. Alle Verbindungen und vorzüglich die der Stockwerke unter einander sind durch 2zöllige hölzerne Nägel (dowel pins) hergestellt und in der Mitte jeder Bocketage ist, um den Bau zu befestigen, eine horizontale Bohle angebracht. Stärkere Bohlen und Stämme halten das ganze System der Böcke der Länge nach zusammen."

Oesterreich. Militärzeitschrift von Streffleur.
Jahrg. 1866. 2. Bd. 5. Heft.

Dies Beispiel wird einen genügenden Begriff von der Leistungsfähigkeit und Verwendung solcher Eisenbahnbaucorps für den Kriegsgebrauch abgeben, die zum Schutz der Eisenbahnen unentbehrlich sind. Siehe ferner § 40, 1 und 6 über preußische Feldeisenbahntruppen und deren Leistungen.

**§. 42.** Sherman's Zug 1864 von Chattanooga nach Atlanta. Dieser großartige Zug verdient in einer Schrift über den Krieg gegen Eisenbahnen einer besondern Erwähnung, weil der Angriff und die Vertheidigung der Schienenwege in demselben hauptsächlich klar hervortreten, der als Zweck eine Verlegung des Kriegsschauplatzes in neue Gebiete hatte. Obgleich Sherman und sein Gegner ganze Armeen commandirten, so ist dieser Zug doch für die Führung von Streifcorps zum Angriff und zur Vertheidigung der Eisenbahnen so lehrreich, daß Verfasser eine ausführlichere Darstellung dieser Kriegsbegebenheit im Vorliegenden zu geben sich keineswegs scheute.

Der Feldzugsplan, den der Unions-General Grant für 1864 entworfen hatte, war darauf berechnet, daß zur selben Zeit, in der sich die Armee in Virginien gegen Lee setzen würde, General Sherman mit einer wohlorganisirten und starken Armee von Chattanooga aus nach dem Innern Georgiens aufbrechen sollte. Der zweifache Angriff sollte einerseits aber auch Gelegenheit bieten, die Widerstandsfähigkeit des Südens für immer zu untergraben. Denn während Grant gegen Richmond vordrang und dadurch die Conföderirten zur Concentrirung ihrer Streitkräfte in Virginien veranlaßte, sollte Sherman den Krieg mitten in das Gebiet der bis jetzt verschonten Golfstaaten tragen. Gelang es ihm, dort die Fabriken und Militäretablissements zu zerstören, welche die Mittel zur Fortsetzung des Kampfes boten, und konnte er gleichzeitig das Eisenbahnnetz, welches gleichsam die Lebensadern der Conföderation repräsentirte, zerstören, so mußte das ganze Gebäude des nur noch auf Terrorismus gegründeten Staates zusammenstürzen und dadurch der Krieg seinem Ende entgegengeführt werden.

Nach der Vereinigung mit Grant sollte sich Sherman zunächst Atlanta's in Georgien, als eines wichtigen Knotenpunktes mehrerer von Ost nach West und Nord nach Süd laufenden Eisenbahnen, bemächtigen; ob er dann von hier aus weiter nach Süden vordringen, oder in östlicher Richtung abbiegend, die atlantische Küste zu erreichen suchen sollte, beschloß man von den Umständen abhängig zu machen. Diese Aufgabe war eine der schwierigsten, die einem der Unions-Generale bisher gestellt war, denn sie verlangte von Sherman, daß er mitten in ein ihm unbekanntes, unwegsames, feindliches Land eindringen und sich von seiner ohnehin weit entlegenen Operationsbasis um weitere 30 deutsche Meilen entfernen ollte, ohne im Stande zu sein, die langgedehnten Communicationslinien gegen die Insulten der zahlreichen und überlegenen feindlichen Cavallerie sicher zu stellen. Ferner war der nordwestliche von Sherman zu durchziehende Theil von Georgien wegen seiner geringen und noch dazu feindlichen Bevölkerung, seiner vielen Flüsse und Gebirge allen militärischen Bewegungen sehr ungünstig.

Sherman erhielt zu seinem Zuge im Ganzen 98,000 Mann incl. 6000 Mann Reiterei und 254 Geschütze, mit denen er am 6. Mai aufbrach.

Sein Marsch ging über Ringold, Resaca, Kingston nach Atlanta, unter fortwährenden Gefechten mit der ihm gegenüberstehenden conföderirten Armee von 71,000 Mann unter General Johnston. Außer dieser Armee hatte genannter General noch die Zusicherung erhalten, daß die in Mississippi stehenden Cavalleriecorps der Generale Forrest, Lee und Roddy, Summa 6000 bis 7000 Mann und mehrere Tausend Mann Georgia-Miliz seine Operationen unterstützen sollten. Die Cavalleriecorps sollten Sherman's Communicationen bedrohen; die Georgia-Miliz wurde im ersten Theil des Feldzugs nur zu Schanzarbeiten verwendet und kam erst im letzten Drittel zur Besetzung und Vertheidigung der verschanzten Stellungen.

Sherman hatte Dalton bald genommen und rückte gegen die starke Stellung Johnston's bei Resaca vor. Um Letzteren zur Aufgebung seiner Stellung zu bewegen und ihm die Benutzung der Bahn zur Heranziehung von Verstärkungen unmöglich zu machen, hatte Sherman am 14. Mai früh unterhalb Resaca bei Lay'sferry eine Pontonbrücke geschlagen und die Division Sweeney mit der Cavallerie-Division Garrard nach dem östlichen Ufer des Flusses mit dem Auftrage hinübergesandt, die südlich von Resaca gelegene Eisenbahnstation Calhoun zu besetzen und das Geleise zu zerstören. Am 16. verließ nach mehrtägigen harten Kämpfen Johnston seine Stellung und zog südwärts ab, die Eisenbahnbrücke verbrennend, doch so, daß sie noch überschreitbar blieb. Sherman folgte den 18. Mai erst. Shofield allein war dem General Johnston bis an das Nordufer des Etowah gefolgt und hatte auf Befehl Sherman's Allatoona gegenüber eine befestigte Stellung bezogen, in der er Johnston so lange beobachten und festhalten sollte, bis die Unionsarmee ihre Zufuhrlinien gesichert, in Resaca, Kingston und Rome Depots angelegt und die weiteren Operationen eingeleitet haben würde.

Der zwischen dem Etowah und Chattahoochee gelegene, von Sherman zunächst zu passirende Terrainabschnitt bietet insofern bedeutendere Schwierigkeiten, als er von zwei parallelen, isolirten Hügelreihen durchzogen wird, von denen die nördlichere am Etowah ansetzt und in südwestlicher Richtung längs des Pumpkinwine, eines kleinen Nebenflusses des Etowah, bis zum Städtchen Dallas streicht, während der südlichere mitten zwischen dem Etowah und dem Chattahoochee liegt. Beide Höhenzüge, deren Abhänge steil und vielfach zerrissen sind, werden von der Kingston-Atlanta-Bahn durchbrochen und zwar der nördliche mittelst des Allatoona-Passes und der südliche im Kenesaw-Paß. In den Päffen, wie auf den Gebirgen selbst und außerdem noch am Nord-Ufer des Chattahoochee, da, wo die Eisenbahn denselben überschreitet, hatte Johnston durch die Georgia-Miliz und die späterhin nach dem Süden in Sicherheit gebrachten Neger starke Positionen vorbereiten lassen, um auf dem ferneren Rückzuge immer wieder neue Aufnahmestellungen vorzufinden. Daß der Gegner diese Stellungen umgehen würde, scheint Johnston deshalb nicht erwartet zu haben, weil er voraussetzte, daß Sherman sich wegen der Verpflegung seiner Armee nicht so leicht von der

Bahnlinie trennen würde. Um den Angriff seiner à cheval der Bahn angelegten Positionen recht verführerisch zu machen, hatte Johnston die Eisenbahn bei seinem Rückzuge nicht beschädigt und sich damit begnügt, nur die Brücken zu zerstören. Vielleicht mochte er hierbei auch die Hoffnung hegen, daß es ihm über kurz oder lang noch einmal möglich sein werde, die Offensive wieder zu ergreifen, in welchem Falle ihm die unzerstörten Bahnen von wesentlichem Nutzen gewesen sein würden. Als die drei strategisch bedeutendsten Punkte des eben geschilderten Terrainabschnitts treten bei den nachfolgenden Operationen die Orte Allatoona (Station), Dallas, Marietta (Station), die ihrer Lage nach ein gleichseitiges Dreieck von 2 Meilen Seitenlänge bilden, in den Vordergrund.

Sherman brach am 23. Mai von Resaca auf, verließ die Eisenbahn und zog nach Dallas, um Johnston zu umgehen. Der Verlust der Schlacht bei Dallas nöthigte Johnston zum Rückzug; der von ihm besetzte Allatoona-Paß wurde am 2. Juni von der Unions-Cavallerie genommen. Am 5. Juni stand Sherman bei Ackworth. Er befestigte oben genannten Paß, um hier große Magazine und Depots anzulegen, und ging langsam an der Bahn hinab bis zur feindlichen Stellung am Pine-hill. Da er diese nicht gewaltsam nehmen konnte, so versuchte er sie zu umgehen; Johnston ging aber schon beim Erkennen der feindlichen Absicht ab, so daß Sherman das von den Einwohnern verlassene Marietta sofort besetzen (3. Juni) konnte. Johnston ging am 9. Juni über den Chattahoochee, verbrannte die Eisenbahnbrücke und ließ nur wenige Truppen als Nachhut im Brückenkopf auf dem nördlichen Ufer zurück. Sherman griff diese Nachhut gar nicht an, er versuchte den Uebergang weiter oberhalb bei Power'sferry und Roswell, von wo gute Straßen nach Atlanta führen. Um jedoch seinen Offizieren und Beamten Zeit zu lassen, die rückwärtigen Verbindungslinien zu befestigen und überall da Depots anzulegen, wo die localen Verhältnisse es erforderten, ließ er die Armee, die ohnedem der Erholung bedurfte, vom 9. bis 16. ruhig in ihrem Lager am Chattahoochee stehen. Nur die Cavallerie-Division der Generale Mc. Cook und Stonemann wurden längs des Stromes hinabgesandt, um durch Demonstrationen in der Gegend von Sandtown den Feind zum Glauben zu verleiten, daß die Unionsarmee unterhalb des Brückenkopfes überzugehen beabsichtige.

In dem eben geschildeten fünfwöchentlichen Zeitraum hatte Sherman die räumlich allerdings nur kleine Entfernung von 25 Meilen von Ringold bis an den Chattahoochee zurückgelegt; trotzdem hatte er bedeutende Erfolge erzielt. Diese Eisenbahnen hatten ihm Verstärkungen zugeführt und seine Lücken wieder ausgefüllt. Er hatte die Vorsicht gebraucht, alle wichtigeren und schwer herzustellenden Punkte der Bahn, darunter namentlich Brücken, Viaducte, Tunnels durch Befestigungswerke gegen die Unbilden feindlicher Streifcorps sicher zu stellen; diese Positionen erforderten aber ebenfalls kleine Besatzungen, deren Abgabe seine Armee schwächte.

Trotz dieser Vorsicht war es dennoch den feindlichen Streifcorps mehrfach geglückt, die Eisenbahnverbindung, von welcher die Erhaltung der Unions-Armee auf die Dauer abhing, vorübergehend zu unterbrechen, und es bedurfte eben Sherman's ganzen Organisations-Talentes, um seine Truppen vor wirklichem Mangel zu schützen.

Da der unternehmende General Forrest den Communicationslinien Sherman's am gefährlichsten zu werden drohte, so war Ende Mai in Memphis eine größere Expedition unter General Sturgis ausgerüstet worden, um durch Bedrohung des nördlichen Theils des Staates Mississippi Forrest zu verhindern, sich nach Georgien oder Tenessee zu wenden. Sturgis hatte indeß das Unglück, mit seiner 8000 Mann starken Colonne 10 Meilen südlich von Corinth bei Guntown von Forrest geschlagen und mit Verlust von 2000 Mann nach Memphis zurückgetrieben zu werden. Dieser Sieg machte es den Conföderirten möglich, alle die irregulären Corps, welche unter Forrest, Lee, Roddy und andern Führern bisher in Mississippi und Alabama gehaust hatten, auf Sherman's Communicationslinien zu werfen. Da bald darauf auch General Wheeler von Atlanta aus gegen die Eisenbahnverbindungen zwischen Marietta, Chattanooga und Knoxville abgesandt wurde, so war es nur der großen Fürsorge, die Sherman auf die Sicherung seiner rückwärtigen Verbindungen verwendet hatte, zu verdanken, daß es dem Gegner gleichwohl nicht gelang, die Unionsarmee vom Norden abzuschneiden und dadurch zum Rückzuge zu nöthigen. Andererseits gereicht es den Conföderirten gerade nicht zum Ruhme, daß sie ihre Ueberlegenheit an Cavallerie nicht besser zu verwerthen verstanden und trotz aller Anstrengungen die langgestreckte, von Nashville bis Atlanta ihren Anfällen preisgegebene Eisenbahnlinie nicht an irgend einem Punkte dauernd unterbrechen konnten.

Da Johnston mit seiner bis auf 49,000 Mann geschwächten und demoralisirten Armee stets zurückweichen mußte und das Vertrauen der Regierung verloren hatte, so wurde an seiner Stelle General Hood zum Obergeneral ernannt und traf am 18. Juli bei der confördeirirten Armee ein, dieselbe durch einen Tagesbefehl zu kühner Offensive ermunternd. Der Entscheidungskampf über das Schicksal von Atlanta stand somit nahe bevor. Die Stadt war bereits früherhin durch einen Gürtel von Erdwerken gegen feindliche Streifcorps sicher gestellt worden; neuerdings hatten jedoch die Conföderirten diese Werke bedeutend verstärkt und vermehrt. Bei ihrer Anlage war eine Hügelreihe vortheilhaft benutzt, die sich ringförmig um die Stadt herumzieht; außerdem erschwerten mehrere von Ost nach West in den Chattahoochee mündende kleine, aber tief eingeschnittene Bäche, unter denen der Peach-tree und der Proctor die bedeutendsten sind, sowie die bewaldete und an Schluchten und Unebenheiten sehr reiche Umgebung die Annäherung an die Stadt im hohen Grade. Von den drei großen Bahnen, welche sich in Atlanta kreuzen, befand sich die in nördlicher Richtung nach Chattanooga führende Bahn bereits im Besitz der Unirten und hatte sonach ihren Werth für die Vertheidi-

gung verloren. Ebenso ward den Conföderirten die nach Osten über Augusta nach Charleston führende Bahn gleich beim Beginn der eigentlichen Belagerung dadurch entzogen, daß die Cavallerie-Divisionen der Generale Rousseau und Garrard an der Station Decatur und Covington große Strecken derselben zerstörten; desto wichtiger und unentbehrlicher wurde die nach Süden führende Bahn, welche sich bei der Station Eastpoint theilt und einen Arm nach Macon, den andern nach Montgommery sendet. So lange sich Hood im ungestörten Besitz dieser beiden südlichen Bahnen behaupten konnte, stand ihm die unmittelbare Verbindung mit dem Hinterlande offen, aus welchem ihm alle erforderlichen Vorräthe und Verstärkungen zugeführt werden konnten.

Vom 17. bis 22. Juli kämpfte Sherman vergebens um den Besitz Atlanta's. Er hatte die Ueberzeugung gewonnen, daß ein directer Angriff auf Atlanta bei der Stärke der feindlichen Werke von zweifelhaftem Erfolge und unter allen Umständen mit den schwersten Verlusten verknüpft sein würde. Andererseits konnte er sich nicht verhehlen, daß, so lange Hood im Besitz der südlichen Bahnen sei, selbst eine regelrechte Belagerung nur wenig Aussicht auf Erfolg zu bieten vermochte, zumal es auf die Dauer immer schwieriger wurde, die Verbindung mit dem Norden aufrecht zu halten. Er beschloß daher, sich zunächst gegen die nach Macon und Montgommery führenden Bahnen zu wenden und sie dem Belagerten in derselben Weise zu entziehen, in welcher er ihn von der Chattanooga- und Augusta-Bahn abgeschnitten hatte. Hood war jedoch auch hierauf vollständig vorbereitet und hatte schon seit mehreren Tagen die südliche Bahn zwischen Atlanta und Eastpoint nach Osten wie nach Westen hin durch Erdwerke und Verhaue derartig decken lassen, daß es noch harter und langer Kämpfe bedurfte, bevor es den Unirten gelang, ihr Ziel zu erreichen. Sherman machte mit der gesammten Armee am 27. und 28. Juli eine völlige Frontveränderung, so daß er nun, statt wie bisher nach West und Süd, die Front gegen Süden und Osten erhielt. Die Tenessee-Armee führte diesen Stellungswechsel während der Nächte vom 27. und 28. Juli mit großer Ruhe und so vorsichtig aus, daß sich Sherman bereits der Hoffnung hingab, den Feind völlig überraschen zu können. Das Vertrauen auf den Erfolg seiner Operationen war so groß, daß er Schofield den Auftrag gab, Atlanta sofort zu besetzen, sobald es der Feind nach Zerstörung der Südbahn geräumt haben würde. Die Tenessee-Armee hatte indessen den Befehl erhalten, zunächst ihre neue Front zu verschanzen, dann aber sich allmälig so lange nach rechts zu schieben, bis es ihr möglich geworden wäre, die Südbahn zu erreichen und eine Strecke derselben zu zerstören.

Indessen Hood hatte genaue Kenntniß von Sherman's Plänen und demgemäß die passenden Gegenmaßregeln getroffen. Er griff selbst am 28. Juli mit aller Energie an, sah sich aber zum Abbrechen des Gefechts genöthigt. Während dieser Zeit hatte die Unions-Cavallerie am 26. Juli ihren Streif-

zug nach Süden angetreten. Sie sollte Macon überfallen, dort die Gefangenen befreien und die dahin und nach Montgommery führenden Bahnen zerstören. Der Verabredung gemäß sollte sich Stoneman mit einer Division um Atlanta gegen die Montgommery-Bahn wenden und General Garrard mit einer dritten Division längs der Augusta-Bahn bis nach der Station Stone-Mountain vorrücken, um die Aufmerksamkeit der feindlichen Cavallerie von Stoneman und Mc. Cook abzulenken. War ihm dies gelungen, so sollte er sich demnächst 6 Meilen südlich von Eastpoint mit den beiden genannten Divisionen zur gemeinsamen Unternehmung gegen Macon zu vereinigen suchen. Der erste Theil seiner Aufgabe, Anziehung der feindlichen Kräfte, gelang ihm so gut, daß er in Gefahr gerieth, völlig umringt zu werden, und sich glücklich schätzen konnte, als er sich mit starken Verlusten zu Sherman durchzuschlagen vermochte.

General Mc. Cook hatte am 29. die Atlanta-Montgommery-Bahn an verschiedenen Stellen beschädigt und bei dieser Gelegenheit einen Eisenbahnzug angehalten, auf dem sich mehrere Fässer Spirituosen befanden; unvorsichtiger Weise wurden dieselben den Mannschaften überlassen, was einen Mißbrauch des ungewohnten Genusses zur Folge hatte und die Schlagfertigkeit des kleinen Corps derartig beeinträchtigte, daß es einem kurz darauf erfolgenden Angriffe der feindlichen Cavallerie-Brigaden Armstrong und Roß nach kurzem Gefechte vollständig unterlag; zwei Drittheile der ganzen Division geriethen in Gefangenschaft, während der Rest in wilder Flucht über den Chattahoochee getrieben wurde. General Stoneman war nicht glücklicher. Er kam zwar nach Macon, fand aber die Stadt wohl bewacht. Sherman hatte durch die Unglücksfälle 3000 Mann Cavallerie verloren und die dadurch den Conföderirten gegebene Ueberlegenheit an Reiterei wurde von ihnen zu heftigen, aber Dank Sherman's guten Vorsichtsmaßregeln erfolglosen Angriffen auf seine Verbindungslinien benutzt. Indessen erhielt jetzt Sherman bedeutende Reiterverstärkungen von Washington unter General Wilson.

Sherman war durch den am 28. Juli erfolgten Angriff Hood's in seinen Vorsätzen so wenig schwankend gemacht worden, daß er die Bemühungen, den rechten Flügel an die Macon-Bahn zu schieben, gleich nach der Schlacht wieder aufnahm. Die außerordentliche Wachsamkeit Hood's nöthigte ihn jedoch zu der Vorsicht, die Tenessee-Armee vorläufig stehen zu lassen und die Verlängerung seiner Linie über den rechten Flügel hinaus allmälig und dadurch zu bewerkstelligen, daß er das 23. Corps vom äußersten Flügel und das 14. Corps aus dem Centrum nach dem rechten Flügel zog. Die Operationen gegen die Macon-Bahn waren um so schwieriger, als man bei denselben nicht blos den Widerstand des Feindes zu überwinden, sondern auch im Terrain um so größere Schwierigkeiten zu überwältigen hatte, als dichte, von zahlreichen und steilgeböschten Schluchten durchzogene Wälder, in denen der Feind alle wichtigen und für ihn vortheilhaften Punkte mit Batterien gekrönt hatte, das Vordringen der Truppen und namentlich der Ge-

schütze sehr erschwerten. Trotzdem hatte man sich Anfangs August der Bahn soweit genähert, daß Sherman dem General Shofield am 4. August den Befehl ertheilen konnte, mit dem 23. und dem 14. Corps eine feindliche Redoute fortzunehmen, welche den letzten Zugang zur Bahn deckte. Rang-Streitigkeiten zwischen den Generalen Shofield und Palmer veranlaßten indessen den Aufschub des Angriffs bis zum 6. August. Hood hatte aber in Folge dieses Aufschubs Zeit gehabt, an dem bedrohten Punkt sich zum kräftigsten Widerstand vorzubereiten, und Shofield sah sich daher nach hartnäckigem Kampfe ohne Erfolg zum Abzuge gezwungen.

Während der beiden folgenden Wochen beschränkten sich die Operationen vor Atlanta auf unwesentliche Gefechte, welche die Situation nicht zu ändern vermochten. Beide Theile zogen Verstärkungen an sich und führten einen kleinen Krieg gegen einander. Hood besetzte seine Werke mit Miliz, und die Truppen brauchte er nur zu kräftigen Stößen gegen die langgedehnte Einschließungslinie Sherman's. Die conföderirte Cavallerie war fast immer auf Streifzügen. Im Ganzen hatte jetzt Hood mit Milizen etwa 40,000 Mann, Sherman aber 70,000 Mann.

Mitte August waren alle Vorbereitungen soweit gediehen, daß Sherman der Ausführung seines Planes, die beiden nach Macon und Montgommery führenden Bahnen, 3 bis 4 Meilen südlich von Atlanta zu zerstören und Hood dadurch zur Räumung der Stadt oder zu einer Entscheidungsschlacht außerhalb seiner verschanzten Position zu nöthigen, näher treten konnte. Die beabsichtigten Operationen waren keineswegs gefahrlos. Abgesehen davon, daß nach dem Abrücken des größten Theils der Armee der zur Bewachung der Trains und der Chattahoochee-Uebergänge zurückbleibende kleinere Theil der Gefahr ausgesetzt war, durch den aus Atlanta hervorbrechenden Feind erdrückt zu werden, war die Armee auch während ihres Marsches nach dem Süden in den schwierigen Terrainverhältnissen in Flanke und Rücken den gefährlichsten Angriffen preisgegeben. Zum Glück für Sherman wurde Wheeler kurz vor dem Aufbruch der Unionsarmee mit dem größten Theil der conföderirten Cavallerie nach dem nördlichen Theile von Georgien entsandt. Gelang es ihm auch hier, sich der Stationen Adairsville und Calhoun südlich von Resaca zu bemächtigen und bei ersterer einen Transport von 900 Ochsen zu erbeuten, bei letzterer das Geleise der Bahn zu zerstören, so stand doch der dadurch herbeigeführte Schaden in keinem Verhältniß zu dem Vortheil, daß Sherman nunmehr auf dem beabsichtigten Flankenmarsch die überlegene feindliche Cavallerie nicht zu fürchten hatte. Das Wagniß erschien jedoch immer noch so groß, daß Sherman zunächst den Versuch machte, ob eine durch Cavallerie bewirkte Zerstörung der Bahn sich als ausreichend erweisen würde; zu diesem Zwecke sandte er den General Kilpatrick mit 5000 Reitern von Sandtown aus in der Nacht vom 18. zum 19. August nach der Montgommery-Bahn und ließ dieselbe bei der Station Fairburn eine Strecke weit zerstören. Diese Maßregel hatte indessen nicht den ge-

wünschten Erfolg, da sie Hood nach wie vor im Besitz der Macon-Bahn beließ, und Sherman zögerte nun nicht länger, seinen Plan auszuführen.

Von der 1¼ Meile südlich von Atlanta bei der Station Eastpoint befindlichen Gabelung der Südbahn liegen an der Montgommery-Bahn in südlicher Richtung zunächst die Stationen Red-Oak und Fairburn, und an der Macon-Bahn die Stationen Rough und Ready, Jonesboro und Lovejoy; die Stationen kamen während der folgenden Operationen mehrfach in Betracht; Jonesboro und Fairburn sind 4½ Meilen von Atlanta entfernt. Das ganze Gebiet, welches Sherman auf seinem Marsche über Red-Oak nach Jonesboro zu durchziehen hatte, ist dicht bewaldet und von einer Menge kleiner Bäche, unter denen der Camp-Creek und Flint-River die bedeutendsten sind, durchflossen. Ehe die Armee aufbrach, ward das 20. Corps nach der Position an der Chattahoochee-Brücke zurückgesandt und daselbst alle irgend entbehrlichen Trains unter seinen Schutz gestellt; allen übrigen Corps wurde befohlen, sich mit einer funfzehntägigen Ration zu versehen und sich zum Abmarsch bereit zu halten. Während des 26. und in der Nacht zum 27. verließen die Truppen ihr bisheriges Lager, überschritten den in den Chattahoochee mündenden Utoy-Creek und begannen, als sie am 28. August ½ Meile nördlich von Fairburn auf die Montgommery-Bahn gestoßen waren, sofort mit der Zerstörung derselben. Dieser Beschäftigung ward auch der 29. August gewidmet, wodurch Kilpatrick Zeit gewann, mit seiner Cavallerie das Terrain in der Front und der rechten Flanke der Armee aufzuklären. Am 30. nahm Sherman den Marsch nach Jonesboro in südöstlicher Richtung wieder auf, wohin aber Hood nach Erkennung von Sherman's Absichten die Corps der Generale Hardee und Lee mittelst der Bahn abgesandt und dort, sowie bei Rough und Ready, in größter Eile neue Verschanzungen hatte aufwerfen lassen. Indessen gelang es Sherman bereits am 31. August, einen stürmischen Angriff des conföderirten Generals Hardee abzuweisen und den Gegner in seine Verschanzungen zu treiben, wodurch die conföderirte Armee bei Jonesboro von ihrer Hauptarmee in Atlanta abgeschnitten war. Shofield und Thomas aber konnten bereits um 4 Uhr Nachmittags melden, daß ihre Corps die Macon-Bahn erreicht und mit deren Zerstörung begonnen hätten. Sherman hatte somit den ersten Theil seines Plans erreicht; die Eisenbahnverbindungen nach Süden waren zerstört, und Atlanta mußte jetzt von Hood nothwendigerweise aufgegeben werden; die Unirten nahmen, um den Conföderirten die Benutzung der Macon-Bahn völlig unmöglich zu machen, längs dieser Bahn hinabmarschirend das Geleise überall auf, während die Tenessee-Armee den Feind bei Jonesboro festhielt und, um gegen alle Zufälle gesichert zu sein, die Cavallerie-Division Garrard zur Bewachung der nach Norden führenden Straßen im Rücken der Armee postirt wurde und Kilpatrick mit dem Rest der Cavallerie südlich von Jonesboro die Bahn zerstören sollte.

Generale Hardee und Lee zogen in der Nacht zum 2. September von

Jonesboro nach vorhergegangenem harten Kampf ab und rückten in eine feste Stellung bei Lovejoy. Ebenso verließ Hood am 2. September Atlanta, nachdem er noch vorher die in Atlanta stehenden 83 Waggons und 7 Locomotiven, die er nicht mehr in Sicherheit bringen konnte, zerstört hatte. Zu diesem Zweck hatte er diese in 4 Züge eingetheilt, mit Munition gefüllt und ¼ Meile weit vor die Stadt führen lassen. Hier zerstörte man die Locomotiven dadurch, daß man sie von den Waggons losmachte und sie mit voller Dampfkraft gegen einander rennen ließ; die Waggons steckte man in Brand, worauf sie sehr bald mit ihrem gefährlichen Inhalte in die Luft flogen. Am 3. September erreichte Hood den General Hardee bei Lovejoy, ohne unterwegs von Sherman's Truppen belästigt zu sein.

Somit war lediglich durch den Verlust der für die Conföderirten so unentbehrlichen Schienenwege der Kriegsschauplatz mitten in das Herz der Conföderation verlegt, die physische Macht derselben gebrochen, die südstaatlichen Heere auf einen verhältnißmäßig engen Raum zusammengedrängt, und der Krieg in eine Phase gelangt, welche ein baldiges Ende desselben zum Vortheil der Union voraussetzen ließ. Sherman's Zug nach Atlanta und von da nach Savannah und Charleston griff das Mark des Gegners an und der genialen Ausführung desselben verdankt die Union vorzugsweise ihren endlichen Sieg. Ohne die Vernichtung der Eisenstraßen in den sonst ziemlich wegarmen Gebieten, durch die Sherman eilte, wäre im Anfang 1865 noch nicht an eine Beendigung des Krieges zu denken gewesen, da gerade die nun vom Kriege getroffenen Staaten reich an Kriegsvorräthen aller Art waren und eine solche feindselige Stimmung hatten, daß die Regierung zu einem Nachgeben gegen die Union noch gar keine Gründe hatte.

Der weitere Zug Sherman's gegen Savannah (70 Meilen) war die nothwendige Folge von der Eroberung Atlanta's; wir können ihn indeß hier übergehen, um nicht zu weitläufig zu werden. Auch auf ihm giebt es herrliche Beispiele für den Eisenbahnkrieg; wir verweisen indeß auf Sander's Geschichte des 4jährigen Bürgerkriegs in Amerika, aus welchem Werke auch Obiges entnommen ist.

(Sander, Geschichte des 4jährigen Bürgerkriegs in Amerika.)

**§. 43.** Vertheidigung deutscher Eisenbahnen mit Hilfe von Landwehren. 1) Allgemeine Kriegsverhältnisse. Preußen und die norddeutschen Staaten rüsten sich zum Vertheidigungskrieg gegen Frankreich, das sich mit Schweden und Dänemark verbündet hat. Süddeutschland bildet einen besonderen Kriegsschauplatz und kann in vorliegender Abhandlung außer Acht bleiben; Rußland ist neutral und macht kriegerische Vorrichtungen der Deutschen gegen Osten nicht nöthig; dagegen ist Norddeutschland von Westen und Norden durch den Einfall der Feinde ge-

fährdet und dieses Kriegstheater zwischen der deutschen Westgrenze und der Oder soll hier allein in Betracht kommen.

2) Möglicher Angriffsplan. Die Gegner schicken a) ein Heer gegen den Nieder-Rhein, um diesen zu überschreiten und Berlin, das Operationsziel, nach Vernichtung des norddeutschen Heeres zu nehmen (1. Armee, Rheinarmee).

b) Ein verbündetes französisch-scandinavisches Heer soll in Mecklenburg landen und rasch gegen Berlin marschiren, während die Deutschen noch am Rhein sind, beziehungsweise unmittelbar nach deren Niederlage durch die 1. Armee. (2. Armee, Ostsee-Armee.)

c) An der Nordsee sollen nach der Verbündeten Kriegsplan nur kleine Parteien landen, die dortigen Küstenschutztruppen der Deutschen verjagen und die Flanken des feindlichen Niederrheinheeres bei dessen Rückmarsch beunruhigen; zugleich Bremen, Hamburg ꝛc. in Contribution setzen und die wichtigsten Eisenbahnknoten festhalten. (Nordsee-Corps.)

d) Ein dänisches Heer rückt von Jütland südlich zur Wegnahme Schleswigs vor und führt einen selbständigen Kampf gegen die Truppen in den Herzogthümern. (3. Armee, jütische Armee.)

Angriffe gegen die Ostseeküste östlich der Oder sollen hier außer Betrachtung bleiben, weil wir annehmen wollen, daß in dieser Richtung nur Demonstrationen und Scheinangriffe stattfinden, die durch die preußische Flotte und besondere Streitkräfte zum Schutze der Küste, und die Festungen Königsberg (Pillau), Danzig, Kolberg ꝛc. abgewiesen werden.

3) Einfluß der Eisenbahnen auf den Angriff*). Die Schienenwege Deutschlands auf dem linken Rheinufer in westöstlicher Richtung wären für das französische Heer Operationslinien, wenn Luxemburg**) und Saarlouis nicht deutsche Bahnsperren und Namur eine belgische für ein französisches Angriffsheer bildeten. Nur die Linie Metz-Saarbrücken-Mainz resp. Mannheim entbehren eines fortifikatorischen Schutzes bis zum Rhein, da Saarlouis wegen seiner Unbedeutendheit als fester Platz eine Flankenwirkung nicht auszuüben vermag und eine einfache Umschließung es als Bahnsperre lahm legt. Eine Sprengung der Saarbrücke bei Saarbrücken genügte, um die Bahn bis Mainz und Mannheim auf Wochen hin unbrauchbar zu machen.

---

*) Im Voraus sei bemerkt, daß alle bis December 1866 im Bau begriffenen und projectirten Bahnen als vollendet betrachtet sind.

**) Da während des Drucks dieser Schrift Luxemburg aufgehört hat, deutsche Festung zu sein, und geschleift wird, so wird dadurch die Kriegslage im vorliegenden Falle ganz geändert, wenn nicht — was zu hoffen ist — Trier zu einem Waffenplatz ersten Ranges mit verschanztem Lager erhoben wird. Wird — was sehr zweifelhaft ist — die Neutralität Luxemburgs von Frankreich geachtet, so ist Luxemburg so gut, als sei es auf deutscher Seite; im umgekehrten Falle aber treten andere Verhältnisse für den Eisenbahnkrieg auf. (S. Seite 109, Anmerk.).

Die linksrheinische Bahn längs des Stromes ist durch die Festungen Mainz ꝛc. hinlänglich gedeckt. Sie hat für ein französisches Heer insofern Werth, als sie die Festungen verbindet und es daher im französischen Interesse liegt, diese Verbindung zwar zu unterbrechen, aber nicht vernichten zu lassen, da die Festungen, wenn sie in französische Hände kommen sollten, dieser Verbindung als strategische Linie erst recht bedürfen. Für den Uebergang der Franzosen über den Strom ist die Bahn werthlos, da sie auf vielen Strecken im Geschützbereich des rechten Ufers liegt, also von Truppen nicht benutzt werden kann.

Wir sehen, daß die deutschen Bahnen auf dem linken Rheinufergebiet für Frankreichs Heer so gut wie nicht da sind; es kann sie nicht benutzen. Sollte auch — was freilich anzunehmen ist, — Namur die Bahn nach Köln nicht gegen Frankreich schließen, da Belgien und Holland ihre Neutralität im Kriege Deutschlands gegen Frankreich nie behaupten werden, so genügt eine Sprengung der Maasbrücke bei Lüttich oder irgend eine größere Zerstörung an der belgischen Grenze, um diese Bahn unfahrbar zu machen. Um so größeren Werth für die französischen Truppen haben aber bei obenbezeichneten Kriegsverhältnissen die deutschen Bahnen rechts des Rheines und zwar ebensowohl die westöstlichen, als nordsüdlichen; aber der französische Adler muß erst den Rhein sein eigen nennen, das deutsche Heer geschlagen und die Festungen sämmtlich oder wenigstens Eine am Rhein genommen haben. Nur wenn Holland und Belgien gut französisch gesinnt oder in französischen Händen sind, dann können sämmtliche Rheinfestungen nördlich mit der Bahn umgangen werden und die norddeutschen Bahnen sind bis auf die über die Festung Minden und Erfurt gehende schutzlos bis zur Elbe. Und gerade diese norddeutschen Bahnen sind bei obigen Kriegsverhältnissen von entscheidendem Werthe für den Angreifer; sie sind die kürzesten Linien zwischen Rhein und Elbe, d. h. Berlin, von der Küste bis in das Innere Deutschlands und verbinden auf das Rascheste die französischen Operationsbasen (Niederlande, Belgien, Nord- und Ostsee) mit dem Heere. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte beweist dieses. Für das Vordringen der Franzosen und deren nordische Verbündete sind also die norddeutschen Bahnen von höchster Wichtigkeit und an ihrer Erhaltung muß dem Heere der Angreifer Alles gelegen sein.

Was Mitteldeutschlands Bahnen betrifft, so sind Minden, Magdeburg, Wittenberg, Torgau und Erfurt durch die fertigen und in naher Aussicht stehenden Bahnen so genähert, daß sie eine Festungsgruppe bilden, in deren Mitte nicht nur ein Heer eine äußerst feste Stellung hat, so lange die Eisenbahnen zwischen den Festungen in seinen Händen sind, sondern welche auch Berlin deckt, sowohl gegen einen Angriff von Westen als auch von der Ostsee her. Denn ehe das deutsche Heer hier nicht vernichtet ist, nützt der Besitz von Berlin den Feinden nichts. Durch die Eisenbahn ist Minden von Magdeburg nur 6 Stunden, Magdeburg von Erfurt nur 6½ Stunden, Minden von

Erfurt (via Göttingen, Heiligenstadt, Langensalza, Gotha) 8½ Stunden, Magdeburg von Wittenberg (via Dessau) 3¾ Stunden, über Halle und Bitterfeld 4 Stunden, Wittenberg von Erfurt 7½ Stunden, Torgau (auf der Straße) von Wittenberg 11 Stunden, von Leipzig 14 Stunden entfernt. Alle diese Eisenbahnzeiten können natürlich durch rascheres Fahren noch gekürzt werden. — Düppel, Rendsburg, Kiel sind durch die Bahn auf 5 Stunden genähert bei einer Geschwindigkeit von 8 Meilen in einer Stunde.

Die Bahnen links des Rheins sind leider nicht strategisch ausgebaut; es fehlen zur Vollendung ihres kriegerischen Werthes als Verbindungswege der Festungen 1) eine Bahn von Luxemburg (Trier) im Moselthal nach Koblenz, 2) von Diekirch nach Prüm und Stadtkyll (zwischen Luxemburg und Köln), 3) von Trier nach Kirn. Sind diese Bahnen fertig, dann ist die Festungsgruppe Köln, Koblenz, Mainz, Landau, Saarlouis, Luxemburg eine Stellung von allergrößter Stärke. Die Entfernung Köln-Luxemburg über Euskirchen und Prüm als längste des Vierecks ist gleich der Länge des Schienenwegs Köln-Koblenz-Bingen-Mainz und beträgt etwa 24½ Meilen, die in 5 bis 6 Stunden mit der Bahn zurückgelegt werden können; die Entfernung Landau-Mainz als kleinste beträgt 13½ Meilen und wird in 2½ bis 3½ Stunden in Eilfällen zurückgelegt. Eine Bahn im Moselthal nach Koblenz wäre als kürzeste Linie zwischen Koblenz, Trier, Luxemburg entschieden nöthig, damit die Verbindung mit dem wichtigen Koblenz (Ehrenbreitenstein) von den Punkten Luxemburg, Trier, Saarlouis nicht auf Umwegen hergestellt werden müßte.*)

An diese Bahn schlösse sich auf dem rechten Rheinufer die Lahnthal-Bahn und die Main-Weser-Bahn, sowie die von Kassel über Nordhausen-Halle-Berlin; an die Bahn Luxemburg-Köln schließt sich die von Deutz nach Kreiensen- (oder über Minden nach Hannover) Magdeburg-Berlin, und an die Bahnen von Saarbrücken und Landau nach Mainz die über Frankfurt-Hanau-Fulda-Bebra-Erfurt-Halle 2c. und über Aschaffenburg-Würzburg-Hof-Leipzig-Berlin. Ein am Rhein stehendes Heer hat also eine zahlreiche Menge von Eisenstraßen, die es mit Weser, Elbe und Berlin verbinden und die unter einander durch eine große Anzahl Querbahnen verknüpft sind.

Köln, Minden, Magdeburg, Erfurt, Mainz, Koblenz sind sich durch die

---

*) Die Stellung eines Heeres in dieser Gruppe von starken Festungen, die binnen ¼ Tag Truppen, Geschütze und Munition dem Heere als augenblickliche Verstärkung zu einer Schlacht zusenden und welche bei einer Besetzung der Eisenbahnen von Luxemburg nach Köln bei Diekirch, Prüm und Euskirchen, sowie durch die Festungen Saarlouis und Landau unumgehbar ist, macht selbst einen voraussetzbaren Anschluß Belgiens und Hollands an Frankreich und einen Vormarsch des französischen Heeres durch diese Gebiete an den Nieder-Rhein unmöglich, da das deutsche Heer innerhalb der Festungsgruppe nicht seitwärts stehen gelassen werden darf, weil es bei jedem Schritt weitern Vorrückens der Franzosen mehr auf deren Rückzugslinie steht und also zum Einrücken in Frankreich förmlich aufgefordert wird.

Bahnen auf 11 bis 12 Stunden zusammengerückt (weiteste Entfernung Köln-Minden-Magdeburg); eine auf Vertheidigung gerichtete Besetzung der Schienenwege macht die Stellung eines deutschen Rheinheeres innerhalb dieser Festungen zu einer äußerst festen und unumgehbaren, indem sie die starke Front (Rhein mit Festungen) und die durch Besetzung und Verschanzung einzelner Punkte der an den Flanken vorüberführenden Bahnen, sowie durch die Festungen Erfurt und Minden gesicherte Flanken hat und die Bahnen etwa nöthige Frontveränderungen bald ausführen lassen. Ist der Rhein mit seinen Festungen den Deutschen entrissen, dann ist die Front freilich offen, aber das deutsche Heer wird den Uebergang der Franzosen über den Rhein mit Hilfe der Schienenwege sehr erschwert haben, indem es auf diesen bei der Kunde von dem wahren Uebergangspunkte rasch hat Truppen an diesen werfen können, um den feindlichen Brückenschlag zu hemmen. Ist er aber trotzdem gelungen — eine Bahn von Siegburg nach Ehrenbreitenstein würde ihn zwischen Köln und Koblenz fast unmöglich machen — so wird das französische Heer nach bewerkstelligtem Uebergang kaum im Stande sein, eine nachdrückliche Verfolgung der Deutschen auszuführen; es wird sich die ersten Tage — und seien es nur zwei — begnügen, Streifparteien zur Verfolgung des Heeres, zur Vertreibung der Besatzungen an den Eisenbahnen auszusenden, um Fühlung an der Klinge zu behalten und die Schienenwege für das französische Heer zu besetzen. Je hartnäckiger die Bahnen bei dem Abzug des deutschen Heeres vertheidigt werden, um so besser decken sie den Rückzug des eignen Heeres, das mit Hilfe der vorbereiteten Bahnzüge ganze Brigaden und Divisionen während des ersten Tages des Rückmarsches schon rückwärts befördern kann, um sich neu zu formiren, zu ordnen 2c. Die Bahn Dortmund-Betzdorf-Gießen-Frankfurt muß wenigstens einige Tage festgehalten werden, bis die Hauptmasse des deutschen Heeres bei ihr angekommen ist, um von dieser Bahn aus gleich bei Beginn des Rückzugs starke Truppenmassen der Deutschen in die beabsichtigte neue Stellung zu schaffen; vor dem zweiten oder dritten Tage nach dem Uebergang wird kein Franzose an dieser Bahn sein; denn Betzdorf liegt 22 Stunden von Deutz, Wetzlar 26 Stunden von Oberlahnstein und Hagen 14 Stunden von Düsseldorf und zwar längs des Schienenwegs, also auf der Landstraße noch einige Stunden weiter. Soll der deutsche Rückzug weiter fortgesetzt werden, so ist er jetzt ungehindert möglich; denn sind die Deutschen erst bis Hamm, Soest, Gießen 2c. gekommen, ehe die französische Armee den Vormarsch vom Rhein her beginnt, dann haben sie einen so bedeutenden Vorsprung und sind großentheils durch die mühelose Fahrt so frisch, daß sie den fernern Rückzug durch Marschiren ohne Besorgniß vor dem nachrückenden Feind fortsetzen können. Soll aber nahe am Rhein wieder Halt gemacht werden, so ist die Bahn Dortmund-Betzdorf-Gießen-Frankfurt eine wichtige zweite Operationsbasis, die festgehalten, von rückwärts schleunigste Verstärkungen aller Art zu dem deutschen Rheinheere schafft und es von Neuem in den Stand setzt, die eben

über den Rhein marschirenden Franzosen durch eine siegreiche Schlacht wieder über den Strom zurückzuwerfen.

In dieser Weise sind alle Bahnen dem deutschen Vertheidigungsheere nützlich und besonders auch noch die gegen die Nordseeküste laufenden. Strategisch nothwendig zur erhöhten Sicherheit der Nordseeküste ist aber noch eine Bahn von Hamburg- (Harburg) Stade-Bremen (oder Stubben zwischen Bremen und Bremerhafen); ferner von Oldenburg nach Leer, von Emden nach Heppens, von Tönning nach Itzehoe über Brunsbüttel, durch welche Bahnen eine beschleunigte Zusammenziehung der zum Küstenschutz aufgestellten Streitkräfte bei einem Landungsversuche bewerkstelligt wird. Ohne diese Bahnen ist die Nordseeküste bei dem geringen Umfange der preußisch-deutschen Flotte, dem Mangel gepanzerter Thurmschiffe und unterseeischer Mittel zur Zerstörung der feindlichen Schiffe nur durch ein Heer zu schützen, welches den gelandeten Gegner durch ein Treffen zum Rückzug nach der Flotte nöthigt. Die angelegten Strandbatterien und die an den Landungsplätzen aufgestellten Posten können unter keinen Umständen eine Landung größerer feindlicher Truppenmassen hindern, sie sollen nur beobachten und die Landung aufhalten, aber hindern nimmer, selbst wenn die Nordsee verhältnißmäßig wenig Landungsstellen besitzt und die einzelnen Posten daselbst stark sind. Aber eine Landung mehrerer Divisionen, die eine größere Flotte herbeiführt, wird gegen die paar zerstreuten Küstenbrigaden, welche das deutsche Bundesheer zu diesem Zwecke verwendbar hat, und gegen die wenigen Strandbatterien — mit meistens glattem Geschütz — schwerlich große Mühe haben. Die nordsüdlichen Bahnen haben nur einen halben Vortheil ohne eine Küstenbahn; sie schaffen in Eilfällen die Truppen ꝛc. wenigstens halbwegs mit größter Beschleunigung, aber an die Küste selbst nur an wenigen Punkten. Eine von Emden nach dem Jahdebusen zur Verstärkung des daselbst von einer Landungstruppe bedrohten deutschen Heertheils gerufene Abtheilung hat allein 17 Stunden zu marschiren; mit einer Bahn wäre sie in 3½ bis 4 Stunden dort,*) die Zeit der Benachrichtigung, des Ein- und Aussteigens mit eingerechnet; von Friedrichsstadt (oder Tönning) nach Brunsbüttel sind 14 Stunden Wegs, wozu beim Marsch wenigstens 18 gerechnet werden müssen. Eine Bahn kürzt die Entfernung auf 2½ Stunden mit Ein- und Aussteigen für Fußvolk, auf 4½ Stunden für Geschütz ab, wenn man für 1 Batterie zu 8 Geschützen 1 Stunde bei gehörig vorbereiteten Anstalten zum Ein- und Aussteigen rechnet. Die gewöhnlich erforderliche Zeit zum Ein- und Aussteigen kann durch Weglassung einiger Munitionswagen, der Pack- und Reservepferde, der Gepäckwagen bedeutend gekürzt werden, denn die Batterie soll vor allen Dingen nur rasch an Ort und Stelle

*) Es ist selbstverständlich, daß stets geheizte Locomotiven und angeschirrte Wagenzüge in genügender Anzahl zur Hand sind.

sein; da sie von der Bahn aus bis zur Küste nur kurze Strecke zu marschiren hat, so braucht sie auch weniger Pferde. Die Gepäckwagen sind, weil die Batterie nicht da bleibt, wohin sie gerufen ist, unnöthig, und die Protzkasten nebst einigen Munitionswagen mit ihrem Inhalt genügen bei einem entstehenden Gefechte so lange, bis mit späteren Bahnzügen neue Munitionszufuhr ankommt.

Die Küste der Ostsee ist mit Bahnen besser bedacht, aber eine Bahn von Neustadt nach Lübeck und eine von Wismar über Rostock nach Stralsund würde ganz wesentlich die Sicherheit der Küste erhöhen, da die Entfernung zwischen Wismar und Rostock 18 Stunden und zwischen diesem Ort und Stralsund ebensoviel beträgt, also in höchstens 24 bis 28 Stunden, die Hälfte des Weges in 10 bis 11 Stunden durch Marschiren zurückgelegt werden kann, um dann doch nur erschöpfte Truppen an Ort und Stelle zu bringen. Dazu kommt noch die zur Ueberbringung der Nachricht von einem feindlichen Landungsversuche nöthige Zeit, die freilich auch ohne Telegraph durch Fanale auf ein Minimum beschränkt werden kann. 18 Stunden werden aber mit der Bahn, Ein- und Aussteigen mit eingerechnet, in 2½ bis 3 Stunden bequem zurückgelegt. Die von Stettin über Pasewalk und Schwerin und von Stralsund über Rostock nach Lübeck westwärts über die Elbe nach der Unterweser und Emden geführte Bahn kürzt diese Strecke von circa 65 bis 70 deutsche Meilen Länge auf 16 bis 17 Stunden ab, ohne Rechnung des Ein- und Aussteigens, der Ruhen, der Flußüberschreitungen an Elbe und Weser per Schiff *), welche Hemmung freilich mit der zum Essen und Ruhen nöthigen Zeit vereinigt werden kann 2c., und hierbei ist nur die mäßige Fahrzeit von 4 Meilen in 1 Stunde genommen. Zählt man in Rücksicht auf diese und andere unvermeidliche Hindernisse zu obiger Zeit noch 7 bis 8 Stunden zu, so ergeben sich 24 Stunden Fahrzeit zur Zurücklegung der Küstenstrecke zwischen Oder und Ems, oder mit anderen Worten Truppen, die an Ems und Oder aufgestellt sind, können binnen 12 Stunden mit ihren Spitzen an der Elbe eintreffen, um sich mit den daselbst bedrohten Truppen zu vereinigen.

Der größte Theil der norddeutschen Flotte steht in der Ostsee, weil 1) von der Ostsee her eine Landung bei der Nähe der Schwedens und Dänemarks und bei der eine Landung begünstigenden Beschaffenheit der Ostseeküste eine Landung eher voraussetzbar ist, 2) weil Berlin von diesem Meere her eher erreicht werden kann als von der Nordsee, also auch deshalb eine Landung an dieser Küste eher wahrscheinlich ist, und 3) weil die Nordsee keine Häfen und keine günstigen Landungsplätze für größere Flotten besitzt, also voraussichtlich nur von kleinen Abtheilungen der feindlichen Flotte und

*) Die Elbe ist bei Lauenburg überbrückt, so daß ein Uebergang per Schiff über die Elbe nicht nöthig ist.

des Heeres beunruhigt werden wird (zu deren Abwehr und Beobachtung wenige Kriegsschiffe, vor allen aber Kuppelschiffe und Brandtaucher in Verbindung mit schweren Strandbatterien erforderlich wären).

Außer der Flotte und den Strandbatterien wird die Ostsee durch die Festungen Stettin, Kiel, das befestigte Sundewitt und Alsen, sowie durch ein Heer gedeckt, das mit seiner Hauptmacht etwa zwischen Wittenberge und Hagenow steht und starke Posten bis an die Ostsee nach Travemünde, Wismar, Rostock, Stralsund, Insel Rügen vorschiebt.

4) Vertheidigung der Bahnen. Wir haben nun die allgemeine kriegerische Lage der beiden Seiten und den Werth der Eisenbahnen für die deutsche Vertheidigung kennen gelernt und es tritt die Frage an uns heran: in welcher Weise sind die Schienenwege von dem Vertheidiger zu sichern und wie zu verhindern, daß die Feinde dieselben nicht benutzen können?

Es ist nicht der Zweck dieses Beispiels, eine gründliche, in das Kleine gehende Darstellung von dem Sicherungsdienste der zum Bahnschutz bestimmten Truppentheile zu geben; nur in groben Zügen soll eine Skizze von der zweckmäßigsten Art der Deckung erwähnter Schienenwege entworfen werden.

Die linksrheinischen Bahnen sind gedeckt durch die Festungen und das an der Mosel stehende Feldheer. Streifparteien, vom Heer und den Besatzungen ausgeschickt, sichern die Bahnen gegen feindliche Zerstörungsversuche oder gegen Abtheilungen, welche deutsche Kriegsbahnzüge angreifen wollen. Diese deutschen Streifparteien halten einzelne Punkte der Schienenwege, Köln-Trier, Aachen-Düsseldorf, Aachen-Köln, Saarbrücken-Bingen, Saarbrücken-Mannheim &c. besetzt und richten sich daselbst zur Vertheidigung ein. Ihre Wirksamkeit dauert wahrscheinlich nicht lange; das Einrücken eines französischen Heeres in Deutschland von Süden oder Westen her und die dadurch sich entwickelnde Schlacht entscheiden darüber; der Sieg der Feinde Deutschlands nöthigt die Deutschen zum Rückzug hinter den Rhein und läßt die linksrheinischen Bahnen in den Händen des gesammten feindlichen Heeres. Die Sicherung der Schienenwege erfordert unter diesen Verhältnissen andere Maßregeln. Da es gerade dem französischen Obergeneral von höchster Wichtigkeit ist, eine größtmöglichste Anzahl Bahnen bis zum Rhein als Linie der wichtigsten deutschen Festungen gegen Westen zu besitzen, um das zu einer Belagerung, zu einem Brückenschlag über den Grenzstrom nöthige Geräth &c. rascher und bequemer heranziehen zu können, so ist es Sache der deutschen Vertheidigung, die Benutzung aller der dazu brauchbaren Schienenwege den Franzosen unmöglich zu machen. Dies geschieht 1) durch eine auf wochenlange Unfahrbarkeit eingerichtete Zerstörung der von Holland, Belgien und Frankreich auf den norddeutschen Kriegsschauplatz führenden Bahnen, und zwar ist der zu zerstörende Punkt hart an der deutschen Grenze oder womöglich schon im feindlichen Gebiete an folgenden Bahnen:

Luxemburg — Namur,*)
Luxemburg — Thionville,*)
Luxemburg — Lüttich bei Spaa,*)
Saarbrücken — Forbach,
Landau — Weissenburg,
Aachen — Verviers,
Aachen — Mastricht,
ferner bei Enschede in Holland,
Venlo — nach dem Rhein,
Hadersleben — Kolding,
Nymwegen — Kleve,
Arnheim — Emmerich;

2) durch Entfernung des Betriebsgeräths in die rheinischen Festungen. Sind obige Punkte bereits beim Beginn des Krieges zerstört, so haben die Franzosen den Nachtheil, daß sie nur bis an die Grenze Deutschlands die Schienenwege benutzen zu können, also gerade auf die lange Strecke von der Grenze bis zu dem strategisch-politischen Object Berlin, dieser nutzbringenden Verbindungswege entbehren müssen, während umgekehrt die Deutschen doch noch den Vortheil haben, bei eintretendem Rückschlag der kriegerischen Lage und bei dem dadurch erfolgenden Vormarsch der Deutschen gegen Frankreich und Paris die weiten Wege bis zur französischen Grenze durch die Dampfmaschine abkürzen zu können. Von da bis Paris muß leider die Landstraße benutzt werden, falls, — was möglich ist — nach der Niederlage der Franzosen nicht Belgien und Holland das aufgedrungene Bündniß mit Frankreich abwerfen und den Deutschen ihr Land und ihre Bahnen zur Verfügung stellen, wodurch der Weg nach Paris für einzelne Heertheile, Munitions- und Proviantcolonnen, Brückenequipagen 2c. bedeutend ermäßigt wird. Deutschland verliert strategisch Nichts durch eine Zerstörung der Bahnen; der Handelsverlust kann nicht in Anschlag kommen, denn im Kriege gilt wie nirgends entschiedener das Wort: „Zeit gewonnen, Alles gewonnen" und „Zeit ist Geld." Je rascher der Feind Boden in unserm Lande faßt, um so größer der physische und moralische Verlust für uns.

Nach diesen Maßregeln sind die betreffenden Bahnen bei dem Vormarsch der Franzosen in soweit gesichert, als französische Abtheilungen sie zwar nicht befahren können, aber sie sind französischen Streifparteien ausgesetzt, die durch kecke Angriffe die Beförderung deutscher Truppen und Heergeräths jedenfalls verhindern wollen, gleichsam als Eröffnung des Feldzugs. Dagegen müssen deutsche Streifparteien und vor allen Dingen der Landsturm helfen, denen die zum kleinen Kriege höchst günstige Beschaffenheit des Hundsrücks, der Eifel, der Veen, das durchschnittene Gelände im Norden Gelegen-

*) Geräth Luxemburg in französische Hände (s. S. 102, Anm. **), so sind obengenannte Bahnzerstörungen unmöglich; für sie tritt dann folgende ein: Surebrücke zwischen Trier und Luxemburg.

heit giebt, durch Handstreiche den französischen Parteien arg mitzuspielen. Die Art der Verwendung des Landsturms siehe näher in früheren Paragraphen. Je ausgedehnter an Zahl und Raum die Verwendung des Landsturmes ist, je tüchtigere leichte Streifparteien ihnen zur Seite stehen, je mehr also der Kampf zu einem Volkskriege im strategischen Sinne gemacht wird, um so kräftiger wird die Vertheidigung der Eisenbahnen und somit die Deckung des deutschen Heeres, der Festungen, des ganzen Landes sein.

Sollte es aber den Franzosen gelungen sein, das deutsche Heer zum Rückzuge zu zwingen, so werden die Ersteren die zerstörten Bahnen so gut als möglich in kürzester Zeit herzustellen suchen, und die Thätigkeit des Landsturms und der Streifparteien zeigt sich nun in unermüdlichen kecken Angriffen auf die fremden Bahnarbeiter, auf feindliche Bahnzüge und sonstige Handlungen des kleinen Krieges.

So lange die Rheinfestungen in deutschen Händen und die von Holland kommenden Bahnen noch nicht wieder nach ihrer Zerstörung durch Deutsche von dem Feinde hergestellt sind, genießen auch die Bahnen gegen Weser und Elbe ꝛc. schon dadurch einer gewissen Sicherheit; indessen ist ihre Besetzung gegen Anfälle französischer Parteien nothwendig. Die Festungen müssen daher unter allen Umständen gehalten werden; sie schließen die Bahnen; in ihnen wird, wenn französische Heere auf andern Wegen als über den Rhein (z. B. durch Landungen an der Nord- und Ostsee) ins Innere Deutschlands gelangt sind, alles Eisenbahnbetriebsgeräth aufbewahrt, um es dem Gegner zu entziehen; sie absorbiren bedeutende feindliche Streitkräfte zur Belagerung und Beobachtung, und andererseits geben sie dem Volkskriege und dieser umgekehrt ihnen eine größere Zähigkeit. Alle rechtsrheinischen Bahnen sind außerdem bei Beginn des Krieges gedeckt 1) durch das Niederrheinheer, 2) durch das Nordseeheer. Ihre Gefahr beginnt erst mit dem Rückzug der Deutschen über den Rhein, der entweder durch eine verlorne Schlacht auf dem linken Rheinufer oder durch eine entscheidende Landung an der Nordsee und dem gleichzeitigen Vormarsch der Franzosen von Westen und Norden verursacht werden kann. Während nun das westphälische und nassauische Gebiet, so wie weiter ostwärts Hessen, Thüringen, desgleichen das südliche Hannover ꝛc. trefflich wegen des waldigen, schluchtenreichen Berglandes sich zur nachhaltigen Führung des kleinen Krieges eignet und daher der Volkskrieg in diesen Gegenden dem Heere eine wesentliche Stütze und Kraft geben kann, also benutzt werden muß, ist die norddeutsche Ebene durch ihre Offenheit der Ueberraschung eines Gegners ungünstig. Indessen gestattet sie eine weite Fernsicht, die ausgiebige Benutzung der Reiterei, die in den pferdereichen Strecken in großer Anzahl aufgebracht und unterhalten werden kann, ein beschleunigtes Nachrichtenwesen, dadurch ein zeitiges Erkennen des Gegners und rasches Sammeln der deutschen Streitkräfte. Die Landwehren sind auch hier von wesentlichem Nutzen, besonders zum Sicherheitsdienst, weniger zum Kampfe, ferner zur Verstärkung

der Eisenbahntruppen in größeren Halteplätzen, zu militärischen Arbeiten an der Bahn, zur Verbindung der einzelnen getrennten Truppenabtheilungen, zu Fanalwachen. Ist eine Landung an der Nordsee schon an und für sich schwierig, so wird sie es durch einen verschärften Sicherheitsdienst zur See und am Lande erst recht; ehe der Feind festen Fuß am Lande hat fassen können, sind Truppen von der Gefahr benachrichtigt, in Marsch gesetzt und zur Abwehr gesammelt. Selbst kleinere feindliche Abtheilungen, welche zur Allarmirung der deutschen Truppen heimlich landen wollen, werden bei Aufbietung der Landwehren zum Sicherheitsdienst nirgends ihren Zweck erreichen; die Deutschen sind überall auf scharfer Wacht und dabei ohne Erschöpfung für Heer und Landwehr.

Träte aber aus irgend welchem Grunde doch der unglückliche Fall ein, daß eine Landung an der Nord- oder Ostsee gelänge, so wird der Feind sofort die nordsüdlichen Eisenbahnen uns zu entziehen suchen, um sie selbst zu benutzen, und vor Zerstörung zu bewahren. In dieser Lage ist eine Zerstörung der Schienenwege durch deutsche Hand, nachdem die Vertheidigung derselben dem Angriffe unterlegen ist, nothwendig und zwar nahe an der Küste, damit der Gegner die Bahnen gar nicht, die Deutschen sie aber noch möglichst weit benutzen können. Alle Wagen rc. werden natürlich gleichzeitig zurückgeschafft. Zur längeren Erhaltung und Vertheidigungsfähigkeit werden von den Bahnschutztruppen und der Landwehr alle Bahnknoten besonders fest zur Vertheidigung eingerichtet. Sobald außerdem nur Eine Festung am Rhein in französischen Händen ist, sind auch alle rechtsrheinischen Bahnen von den Franzosen ohne Hinderniß zu erreichen, und ohne Besatzung gelassen, in französischer Gewalt. Daraus folgt, daß sofort alles Betriebsgeräth östlich geschafft werden muß, wenn der deutsche Feldherr die Rheinlinie aufgiebt und sich ostwärts zurückzieht; denn wir dürfen dem Feinde solches nicht selbst zuliefern. Von Frankreich und Jütland her kann er weder Wagen noch Kohlen kommen lassen, da die dahinführenden Bahnen zerstört sind. Somit sind die Feinde von der Benutzung der deutschen Schienenwege ausgeschlossen, und dies um so länger, je schwieriger die an Deutschlands weitester Grenze angebrachten Bahnzerstörungen wieder herzustellen sind. Letztere machen gleichzeitig Zerstörungen im Innern Deutschlands durch Deutsche unnöthig, da die Gegner aus Mangel an Maschinen rc. die Bahnen doch nicht benutzen können.

Je tiefer der Feind in Deutschland vordringt, um so breitere und tiefere Ausdehnung muß der Volkskrieg gewinnen, bis der Gegner die Nothwendigkeit des Rückzugs anerkennt und Kehrt macht. Jetzt sind die Schienenwege den Deutschen von recht positivem Werthe; auf ihnen verfolgen sie die eilig zurückmarschirenden Heertheile des Feindes; mit ihrer Hilfe sind sie in Flanke und Rücken des gepeinigten Gegners und schneiden ihn von der Heimath ab. Um das zu verhüten, werden die Feinde jetzt unsere Bahnen zu vernichten suchen, und es entwickelt sich damit eine Reihe viel entschei-

dender Gefechte um die deutschen Schienenwege, die jetzt nur durch mobile Colonnen (Streifparteien) und besonders Landwehren vertheidigt werden können und müssen. In den Bahnen liegt in dieser Lage das Geschick des feindlichen Heeres, ob ehrenvoller Rückzug, ob schimpfliche Flucht oder gar Kapitulation auf deutschem Gebiete.

Die Festhaltung aller oder doch wenigstens zweier Festungen am Rhein und Magdeburgs ist für die Deckung der Bahnen und zur Verfolgung auf ihnen eine gebieterische Forderung, denn der Besitz Magdeburgs und z. B. der von Koblenz und Köln gestattet eine ununterbrochene Fahrt bis zur französischen Grenze. Auf der Rückzugslinie nach der Ostsee und nach Jütland liegen zwar die Festungen Stettin, Rendsburg und Kiel, sobald dieses als Kriegshafen vollendet ist; indessen wenn sich die verbündeten Feinde nach einer Schlacht zum Rückzug nach West und Nord genöthigt sehen und also den deutschen Boden verlassen müssen, so kann eine rasche Verfolgung mit der Bahn doch nur bis an die Eider (Rendsburg), und bis zur Ostsee (Kiel und Stettin), d. h. bis an die äußersten Grenzen Deutschlands ausgeführt werden und ein lebhafter Volkskrieg genügt, um den Rückzug für den Gegner bedenklich zu machen. Die Festungen haben also hier weniger Werth für die Bahnlinien, als überhaupt als strategische Punkte, deren Besitz für die Deutschen vortheilhaft, aber deren Eroberung durch den Feind keineswegs für sie verderblich ist. Ist der Feind im Felde geschlagen, so verliert er diese Festungen und Schleswig von selbst. Zur Deckung der betreffenden Bahnen gegen die Streifereien der feindlichen Besatzungen genügen einige Streifparteien, welche Holstein, Mecklenburg und Westpommern unsicher machen, und die Landwehren.

Druck von E. S. Mittler und Sohn in Berlin, Kochstraße 30.

v. F., Hauptmann. **Der preußische Felddienst.** Für Unteroffiziere und Soldaten. 1867. 12. I. Das zerstreute Gefecht. Zweite Auflage. 2 Sgr. II. Vorposten- und Patrouillendienst. 4 Sgr.

Diese kleinen praktischen Schriften geben kurz und zum Nachdenken anregend alles, was der Soldat an Wissen und Ausbildung besitzen soll nach Maßgabe der Instruktionen.

**Feldzug, der italienische, des Jahres** 1859. Redigirt von der historischen Abtheilung des großen Generalstabes der Königlich Preußischen Armee. Mit 6 Plänen und 7 Beilagen. Zweite, vermehrte Auflage. 1863. gr. 8. 1 Thlr. 24 Sgr.

Dieses Werk, welches der große Generalstab zuerst als Beiheft zum offiziellen Militairwochenblatt herausgab, begleitet die Geschichte des Feldzuges mit einer Kritik der Operationen vom strategischen Gesichtspunkt aus. Die Offenheit und Sicherheit dieser Urtheile erregte in der Militair-Litteratur großes Aufsehen und gewann namentlich in der österreichischen Armee viele Leser. Die Verfasser des Werkes haben die Genialität und Wahrheit ihrer Grundsätze durch die Siege, zu denen ihr Kriegsplan die preußische Armee im Sommer 1866 geführt hat, aufs glorreichste bekunden können. Die französische Ausgabe des Werkes „la campagne d'Italie etc." ist im Auslande stark verbreitet und wird sogar auf Kriegsakademien beim Unterricht benutzt.

v. **Kalkstein**, Major. **Die preußische Armee, deren Einrichtungen und reglementarische Formen.** Ein Handbuch zur Belehrung für Offizier-Aspiranten. Mit vielen Holzschnitten. Zweite berichtigte Aufl. 1861. gr. 8. 1 Thlr. 22½ Sgr.

Dieses Buch enthält die ausführlichste Schilderung des gesammten Preußischen Armee-Organismus, eine vollständige „Dienst-Instruktion" (Formation, Rekrutirung Verwaltung, Innerer Dienst, Exerzierreglement der Infanterie, Kavallerie, Artillerie Garnison-, Lager-, Felddienst) auf Grund der Dienst- und Ausbildungs-Reglements, Die taktischen Formen sind durch Abbildungen erläutert.

v. **Kessel**, Oberst, Flügel-Adjutant Sr. Majestät des Königs und Kommandeur des 1. Garde-Regiments zu Fuß. **Die Ausbildung des Preußischen Infanterie-Bataillons im praktischen Dienst.** Mit Holzschnitten im Text und 2 Plänen in Buntdruck. 1863. gr. 8. 1 Thlr. 7½ Sgr.

Dieses Werk, welches der Herr Verfasser als Kommandeur des „Lehrbataillons" verfaßte, lehrt die moderne Ausbildung des preußischen Bataillons.

**Koeler**, Major. **Die Terrainlehre unter taktischem und strategischem Gesichtspunkte.** 1865. gr. 8. 1 Thlr. 7½ Sgr.

„Der Verfasser ist der Einzige, der sein Thema von einem für die Kriegführung wichtigen Gesichtspunkte erfaßt, indem er die angewandte Taktik dem Terrain auf's genaueste anpaßt und die beste Ausnutzung des Terrains für die Operationen gründlich vorträgt. Sein Werk bietet daher mehr, als der Titel sagt, es ist eine gediegene Terrainbenutzungslehre." Wie ausgezeichnet der Verfasser diesen Gegenstand behandelt, dessen eminente Wichtigkeit der letzte Krieg offenbarte, beweisen die auch von gegnerischer Seite überaus empfehlenden ausführlichen Anzeigen des Buches. Vergl. Allg. Mil.-Ztg. vom 15 September 1866 folg.

v. **Krane**, Oberst. **Anleitung zum Ertheilen eines systematischen Unterrichts in der Soldatenreiterei,** auf Grundlage der für die preußische Armee gegebenen Bestimmungen. 1867. gr. 8. 24 Sgr.

Eine vom Verfasser für sein Regiment verfaßte Anleitung zum Reitunterricht, die sich in sechsjähriger Praxis vorzüglich bewährte, ist auf allgemeinen Wunsch systematisch ausgearbeitet veröffentlicht und vom Königl. Kriegs-Ministerium besonders empfohlen worden. System und Methode collidiren nirgend mit den Bestimmungen. Das Material ist vielmehr in der Reitinstruktion gegeben, deren Kenntniß vorausgesetzt wird. Das

Werk will den Massenunterricht beschränken und den Einzelunterricht, die Selbstübungen in ihre Rechte einsetzen. Er dringt auf rationelle Ausbildung des einzelnen Mannes, welche die Tüchtigkeit im Felde als einziges Ziel im Auge hat und will durch diese Ausbildung den Mann zu einer Selbstständigkeit hinleiten, welche ihm mit erhöhter Leistungsfähigkeit auch Lust zu seiner Waffe giebt.

**Lehfeldt**, Lieut. **II. Hand- und Taschenbuch für den Infanterie-Offizier der Königl. Preußischen Armee.** Taschenformat. (Unter der Presse.)

Dieses Buch, welches nach Muster des ausgezeichneten „Aide-mémoires" der französischen Armee erscheint, wünscht eine wesentliche Lücke unserer Militair-Literatur auszufüllen. Es enthält nicht nur in knappster Form die gesammte Dienstkenntniß des Infanterie-Offiziers, sondern in kürzeren Abschnitten auch alle ihm nöthigen Hülfswissenschaften und in sorgsam zusammengestellten Tabellen die wichtigsten Zahlen und Gedächtnißnotizen.

**v. Loebell**, Oberst. **Des Zündnadelgewehrs Geschichte und Konkurrenten.** 1867. gr. 8. 15 Sgr.

Die Entwickelung der vortrefflichen Waffe und ihre Erfolge werden von competenter Feder dargestellt und sämmtliche ausländischen Systeme genau und unparteiisch geprüft.

**Bar. v. Lüdinghausen, gen. Wolff. Organisation und Dienst der Königlich Preußischen Kriegsmacht.** Zum Gebrauch als Leitfaden der „Dienstkenntniß" an den Königlichen Kriegsschulen und an dem Königlichen Kadetten-Korps bearbeitet. Dritte Auflage. Mit 1 Lithogr. gr. 8. 1867. (Unter der Presse).

Die hier geschilderte Organisation der preußischen Armee ist die heut bestehende. Die nach Erscheinen des Buchs eintretenden Aenderungen werden alljährlich gratis nachgeliefert, und so das Buch stets zuverlässig erhalten.

**v. Mirus**, Oberst und Kommandeur der XV. Cavallerie-Brigade. **Leitfaden für den Kavalleristen bei seinem Verhalten in und außer dem Dienste.** Zum Gebrauch in den Instruktionsstunden. Zugleich zur Selbstbelehrung. Vierte, nach den neuesten Verordnungen berichtigte Auflage. 1867. 16. 6 Sgr.

Dieses gedrängte und praktische Büchlein wird dem Unterricht in den Eskadrons zu Grunde gelegt. Es giebt auf 21 Druckbogen, zu einem überaus geringen Preise, den vollständigen Kavalleriedienst.

**Ochwadt, Dr. A.** Chef und Oberstabsarzt. **Kriegschirurgische Erfahrungen auf dem administrativen und technischen Gebiete während des Krieges gegen Dänemark** 1864. Mit 6 Tafeln lith. Abbildungen. 1865. Lex. 8. 3 Thlr.

Die reichen Erfahrungen, welche der Verfasser in seiner hervorragenden Stellung machte, sind zu einem umfassenden und gründlichen Handbuche der modernen Kriegsheilkunde vereinigt. Die Lehren von den Operationen und den Lazarethkrankheiten sind sehr ausführlich behandelt; die Abschnitte über die Krankenpflege und die Betheiligung der Laien an derselben sind für das größere militairische Publikum von Werth.

**v. Pelchrzim**, Prem.-Lieut. **Leitfaden für eine instruktive Anordnung und Leitung kleinerer Felddienst- und Gefechtsübungen der Infanterie zur kriegsgemäßen Ausbildung der Mannschaften und Unteroffiziere.** Mit allgemeiner Berücksichtigung von Waldersee's Methode. 1867. gr. 8. 15 Sgr.

Der Verfasser giebt einen gedrängten, systematisch geordneten Leitfaden für den methodischen Gang und die zweckmäßige Leitung von Felddienstübungen und erläutert alle Regeln durch Beispiele. Die Uebungen werden in folgende Abschnitte gegliedert: Märsche, Patrouillen, zerstreutes Gefecht, Sicherungsdienst, Lagerdienst, Uebergänge aus einem Felddienstzweige in eine andere Aufgabe.

---

Druck von E. S. Mittler und Sohn, Kochstraße 30.

Zettler